



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

"Edifícios Híbridos: Unir territórios para unir pessoas"

*Projeto Final apresentado à Universidade Católica Portuguesa
para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura*

Por

Ricardo Jorge Matos Pereira

Outubro de 2015



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

"Edifícios híbridos- Unir territórios para unir pessoas"

*Projecto Final apresentado à Universidade Católica Portuguesa
para a obtenção do grau de mestre em Arquitectura*

Orientador: Professor Doutor António da Silva Ferreira de Carvalho

Co-orientador: Professor Doutor Gonçalo de Sousa Byrne

Por

Ricardo Jorge Matos Pereira

Agradecimentos

Quero agradecer antes de mais a os meus pais, que sem eles eu não podia ter chegado aqui e a toda a minha família.

Agradecer também, a todos os professores que contribuíram para a minha educação, em especial aos que me ajudaram na conceção desta tese, o Professor Doutor António Carvalho, o Professor Doutor Gonçalo Byrne, e o Professor Victor Regnier (da University of Southern California) .

Também quero agradecer a todos os meus amigos que me apoiaram ao longo deste processo de 5 anos e aos meus colegas da turma de 2010 com quem partilhei muitas horas de trabalho, sempre com um espirito de entreaajuda.

Resumo

A área de intervenção situa-se em Lisboa, na freguesia das Avenidas Novas.

Este Trabalho de Projeto corresponde ao desenvolvimento da solução urbana proposta para esta área de Lisboa no 1º semestre, nas unidades curriculares de Projeto Integrado Urbano e de Projeto Integrado de Paisagem.

Este projeto surge da intenção da Fundação Calouste Gulbenkian melhorar a cidade que a envolve, ao abrigo do projeto "O Nosso Km2 " criado pela fundação, formando um desafio e uma oportunidade para testar novas ideias e propostas para resolver problemas de ordem social, urbana e arquitetónica.

Na freguesia das Avenidas Novas passa uma linha férrea que separa duas partes desta freguesia, dividindo assim o território em dois.

A proposta deste projeto tem como principal objetivo unificar estas duas partes da freguesia, através da criação de uma nova avenida que liga a Avenida de Berna com o Bairro do Rego, passando por cima da linha férrea, sobre a qual é criada uma plataforma que alberga uma grande área de espaço verde público. Esta avenida é na verdade um edifício destinado a estacionamento público nos seus pisos inferiores, mas em cuja cobertura surge uma avenida aparentemente como tantas outras presentes nesta freguesia, ladeada por vários edifícios novos, que dela fazem parte, enquanto grande edifício híbrido (estacionamento/ avenida/ ponte/ habitação/ escritórios / comércio).

Desta proposta faz parte também o desenvolvimento dos edifícios que ligarão esta nova avenida-ponte à Avenida de Berna e ao Hospital Curry Cabral, com um programa híbrido destinado a vários estratos sociais e aberto a todos os cidadãos, transformando o interior do conjunto edificado num bairro vivo, com jardins, lojas e caminhos, que o transformarão numa passagem natural para os transeuntes.

Palavras-chave

Lisboa; Avenidas Novas; avenida-edifício; bairro; híbrido.

Abstract

The intervention area is located in Lisbon, in the parish of New Avenues.

This project work corresponds to the development of urban solution proposed for this area of Lisbon in the 1st semester, the courses Integrated Urban Design and Integrated Landscape Project.

This project arises from the intention of the Calouste Gulbenkian Foundation improve the city that surrounds it, under the project "Our Km2" created by the foundation, creating a challenge and an opportunity to test new ideas and proposals to solve social, urban and architectural problems.

In the parish of New Avenues passes a railway line that separates two parts of this parish, thus dividing the territory in two.

The purpose of this project aims to unify these two parts of the parish, by creating a new avenue that connects the Avenida de Berna with Rego neighborhood, passing over the railway line, on which is created a platform which houses a large area of public green space. This avenue is actually a building for public parking in their lower floors, but whose coverage comes an avenue apparently like many others present in this parish, flanked by several new buildings, which are part of it, while large hybrid building (parking / avenue / bridge / housing / office / commerce).

This proposal is also part of the development of buildings that will link this new avenue bridge to Berna Avenue and the Curry Cabral Hospital, with a hybrid program to various social strata and open to all citizens, transforming the interior of the set built in a quarter alive with gardens, shops and roads, which will turn a natural passage for pedestrians.

Key-words

Lisbon; Avenidas Novas; avenue-building; urban block; hybrid.

Résumé

La zone d'intervention située à Lisbonne, dans la commune des Avenidas Novas .

L'exécution de ce Projet correspond au développement de la zone urbaine proposé pour cette zone de Lisbonne durant le premier semestre dans le domaine du projet urbain et paysagiste.

Ce projet est proposé par la fondation « Calouste GulbenKian » afin d'améliorer la ville qui l'entoure, à l'abri du projet « O Nosso Km² » créé par cette fondation, proposant ainsi un défi et une opportunité pour tester de nouvelles idées et recevoir de nouvelles propositions pour résoudre les problèmes d'ordre sociaux, urbains et architecturaux.

Dans la commune des « Avenida Novas » il y a un chemin de fer qui traverse la commune la séparant en deux parties.

Le principal défi de ce projet est d'unir la commune à travers la construction d'une nouvelle avenue qui reliera l'avenue « de Berne » et l'avenue « do Rego », passant au-dessus du chemin de fer, et sur lequel il sera construit une plateforme qui occupera une grande zone verte publique. Cette avenue sera en réalité un édifice destiné à un parking qui occupera les deux étages inférieurs, mais qui apparemment ne sera qu'une avenue comme tant d'autres existantes dans la commune, entourée par de nombreux et nouveaux édifices, formant un tout autour de cette construction hybride (parking, avenue, pont, habitations, bureaux et commerces).

Ce projet est associé également au développement de quelques édifices qui relieront cette nouvelle avenue/ pont à l'avenue « de Berne » et à l'hôpital « Curry Cabral » comme un programme hybride destiné aux plusieurs couches sociales et ouvert à tout les citoyens, transformant l'intérieur en un quartier vivant, comprenant plusieurs jardins publics, des boutiques et plusieurs accès, qui transformeront ce paysage en un passage naturel pour les passants et habitants.

Mots-clé

Lisbonne; Avenidas Novas; bâtiment-avenue; bloc; hybride.

ÍNDICE

Índice	1
Índice de Imagens	3
Introdução	5
Capítulo I - Contexto Histórico	7
Contexto Histórico	9
Capítulo II - Temas	13
O Nosso Km ²	14
Território e Paisagem	15
Envelhecimento demográfico.....	18
Inclusão Social	21
Capítulo III - Análise	23
Plano de Ressano Garcia	24
Território.....	26
Capítulo IV - Urbano	29
A solução.....	31
A avenida	32
Casos de Estudo - Rua do Alecrim e Avenida Duque de Loulé.....	38
O quarteirão	40
Casos de Estudo - edifício de habitação social em Rota, ESPANHA	44
O jardim	46
Casos de Estudo - Campo de futsal na Avenida de Roma, LISBOA, PORTUGAL.	48
Casos de Estudo - Autoestrada do maresme, CATALUNHA, ESPANHA.....	49
Capítulo IV - Edifício.....	51
A solução.....	52
Lojas, escritórios e espaço público	56

Habitação de custos elevados	58
Habitação de custos controlados	62
Habitação para idosos, residência assistida	64
Casos de Estudo - Parque tecnológico em Óbidos, PORTUGAL	70
Casos de Estudo - Top towers, São paulo, BRASIL.....	71
Casos de estudo - Sint Jansklooster, HOLANDA; Antinri Winery, ITÁLIA	72
Capítulo V - Conclusão.....	75
Conclusão.....	77
Bibliografia.....	78
Iconografia	80
Anexos	82

ÍNDICE DE IMAGENS

Fig. 1 Campo Pequeno, antiga (santanostalgia, 2015)	7
Fig. 2 Postal antigo da Avenida da República (blogspot, 2015)	25
Fig. 3 Avenida da república (google earth, 2015).....	25
Fig. 4 Proposta urbana (Autor, 2015)	29
Fig. 5 Corte da avenida-ponte (Autor, 2015).....	34
Fig. 6 planta do estacionamento público (Autor, 2015).....	37
Fig. 7 Rua do Alecrim, vista da Rua Nova do Carvalho (Tomonimia Lisboa, 2015)	39
Fig. 8 Rua duque de loulé (google earth, 2015)	39
Fig. 9 MAqueta do edificio social em Rota (AAVV, 2008).....	44
Fig. 10 Corte do Solid 18# (Per, 2011)	45
Fig. 11 Campo de Futsal na Av. de Roma (google Earth, 2015).....	48
Fig. 12 Parque 1 sobre a Autoestrada do Maresme (google Earth, 2015)	49
Fig. 13 Parque sobre a Autoestrada do Maresme (google Earth, 2015)	49
Fig. 14 Imagem do canto sudoeste (Autor, 2015)	51
Fig. 15 Alçados do edificio (Autor, 2015).....	54
Fig. 16 Planta do 1º pisos (Autor, 2015)	57
Fig. 17 Planta do piso do rés-do-chão (Autor, 2015).....	57
Fig. 18 Planta do apartamento tipo de Alto custo (Autor, 2015).....	59
Fig. 19 Planta tipo dos pisos de habitação (Autor, 2015).....	61
Fig. 20 Corte B (Autor, 2015)	62
Fig. 21 Planta do apartamento tipo de Custos controlados (Autor, 2015)	63
Fig. 22 Planta do piso do rés-do-chão (Autor, 2015).....	65
Fig. 23 Corte C (autor, 2015)	66
Fig. 24 Quarto tipo do lar (Autor, 2015)	67
Fig. 25 Planta do 6º Piso (Autor, 2015).....	69
Fig. 26 Planta do 4º e 5º piso (Autor, 2015)	69
Fig. 27 Parque Tecnológico em óbidos (Archdaily, 2015)	70
Fig. 28 Top Towers (Archdaily, 2015)	71
Fig. 29 Sint Jansklooster (Divisare, 2015)	73
Fig. 30 Antinri Winery (Divisare, 2015).....	73

INTRODUÇÃO

Este trabalho pretende estudar a forma de ultrapassar de modo coeso uma barreira física na malha urbana, os vários níveis necessários para que essa barreira (linha ferroviária) deixe de ser um problema a nível formal, pedonal, viário, social e económico.

Para isso, como objeto de estudo, apresenta-se a malha urbana da Freguesia das Avenidas Novas, em que a Linha de Sintra surge como barreira ferroviária, que separa duas malhas urbanas, criando duas zonas distintas. Para colmatar este problema é proposta uma avenida-edifício que permite sobrepassar a linha férrea, introduzindo edifícios adjacentes a esta, assim como circulação automóvel, de modo a criar uma continuidade entre as duas malhas urbanas, que terá sido quebrada pela linha ferroviária e pelos edifícios que a circundam.

Simultaneamente com a criação desta avenida-edifício, são também propostos vários quarteirões que irão fazer a transição entre as duas malhas, fundindo-as. É a partir desta fusão das malhas urbanas que se espera juntar as pessoas que nelas habitam, os seus vários estratos sociais, testando esta ideia através do desenvolvimento de um quarteirão híbrido em que os edifícios que o compõem têm diferentes usos e públicos alvo. Cria-se assim uma congregação de pessoas diferentes que utilizarão espaços comuns, ideia que ainda é reforçada com a abertura do interior do quarteirão ao transeunte através da introdução de comércio, escritórios e espaços verdes no seu pátio-privado. A criação da avenida-edifício permite também a introdução de estacionamento público na parte inferior do tabuleiro, permitindo assim tirar estacionamento da rua e servir uma zona central da cidade onde ele é escasso.

CAPÍTULO I - CONTEXTO HISTÓRICO



FIG. 1 CAMPO PEQUENO, ANTIGA (SANTANOSTALGIA, 2015)

CONTEXTO HISTÓRICO

A lenda que diz que Lisboa foi fundada por Ulisses, poderá não passar de apenas uma história romântica para engrandecer um povo, segundo o historiador José-Augusto França, que afirma não passar de uma "confusão com Odisseia", que Estrabão situa na Andaluzia, dizendo-a fundada por Ulisses-Odyseus: "por este se supôs fundada..." (França, 1989, p.10).

No entanto, existem várias construções megalíticas que provam que Lisboa é povoada desde 10000 a. C., tendo ainda sido encontrados vestígios que apontam para uma ocupação Neandertal datada de 30000 a. C.. Estas datas provam que desde de muito cedo Lisboa é procurada devido à sua relação com o Tejo e com o Atlântico, tendo começado a formar-se a cidade com uma citânia a norte do que mais tarde veio a ser o castelo de S. Jorge.

No ano 195 a. C. a zona que hoje conhecemos como Lisboa, foi conquistada e repovoada pelos Romanos que construíram monumentos, teatros, termas e outros equipamentos que permitiram dar um estatuto de município a Olisipo, então seu nome, mas mais importante que isso, criaram quatro vias, três delas ligando a Mérida Augusta e uma a Bracara Augusta, ligando assim Olisipo a outros grandes povoados e tornando-o num grande porto comercial devido à sua relação com o mar (cm-lisboa, 2015).

Nos séculos seguintes Olisipo manteve-se sob a alçada Romana até que no século V, com o avanço dos povos germânicos sobre a Europa ocidental, foi adquirindo características de fortaleza, sendo conquistada por estes, e mais tarde, no Século VII, pelos Muçulmanos. Foi durante a ocupação Árabe que surgiu o bairro de Alfama, e do outro lado do Tejo apareceu Almada, daí os nomes começados por "al" (Visitar-Lisbon, 2015).

Só em 1147 é que Lisboa é conquistada por D. Afonso Henriques, primeiro rei de Portugal, expandido a cidade para fora das muralhas. Em 1400, D. João I, cria a primeira urbanização na colina do Carmo. Já no séc. XVI, derivado à grande potência

mercantil que Lisboa sempre tivera, aos Descobrimentos, e ao desenvolvimento do estilo Manuelino, o Rei D. Manuel I, abandona o Castelo de S. Jorge e vai-se instalar no recém construído Paço Real, que se localizava no terreiro do paço. Ainda nesta altura o Bairro Alto tem o seu primeiro loteamento.

A grande mudança que vem alterar profundamente Lisboa, deu-se a 1 de Novembro de 1755, o terramoto, que se fez seguir por um maremoto e vários incêndios que permaneceram ativos durante três dias, dizimando cerca de um terço da cidade de Lisboa, com principal incidência nas zonas com maior densidade habitacional, como os bairros junto ao Castelo e parte do Bairro Alto. É após esta devastação que surge a Baixa Pombalina, dona de um traçado rígido, ortogonal, em que as soluções arquitetónicas se encontravam regulamentadas, de modo a reforçar a resistência a sismos. Esta reconstrução da cidade foi obra do Marquês do Pombal, em cooperação com os arquitetos e engenheiros, Manuel da Maia, Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, e tinha como ideias fundamentais grandes eixos visuais, simétricos, que colmatavam em monumentos ou estatuas, criando assim esse traçado ortogonal. Ao mesmo tempo, a norte da Baixa Pombalina surge o Passeio Público, com jardins e coretos onde a burguesia da altura podia ir passear. (cm-lisboa, 2015)

Um século depois a cidade vai sendo aumentada, radialmente, seguindo uma estrutura ortogonal em cada parte de nova cidade. Em 1886 o Passeio Público dá lugar a uma grande avenida, um "Boulevard", com 90m de largura e 1100m de comprimento, a Avenida da liberdade, ligando a praça dos Restauradores com o que viria a ser a praça do Marquês de Pombal e o Parque do Marquês de Pombal, hoje conhecido com Parque Eduardo VII. Apenas dois anos depois, em 1888, é aprovado um plano, elaborado pelo Engenheiro Ressano Garcia, expandindo a cidade desde a Praça do Marquês do Pombal até ao Campo grande, criando a Avenida Fontes Pereira de Melo, a Praça do Saldanha e a Avenida da República, com várias outras avenidas secundárias. Este plano, de nome "Avenidas Novas" procurava fazer uma continuação do plano da Avenida da Liberdade, desafogando a cidade ao construir novas zonas urbanas em que havia diferentes hierarquias das ruas. (Lamas, 2004)

Na primeira metade do século XX são construídos novos bairros em Lisboa, com ruas largas e a aplicação do estilo “Português Suave” nos novos edifícios. Ainda na primeira metade, em 1938 o Arquiteto Francisco Keil do Amaral projeta o Parque de Monsanto, uma ideia que já existia desde 1868, mas que só encontra condições para ser implementada com o engenheiro Duarte Pacheco então Ministro das Obras Públicas (cm-lisboa, 2015). Ainda em 1938, é criado o Bairro da Encarnação, entre outros, aumentando assim a cidade que continuaria a crescer ao longo deste século com bairros como o de Alvalade, Olivais e Chelas utilizando nestes dois últimos os princípios da Carta de Atenas de 1933. Mais recentemente, no final do séc. XX, assiste-se à criação do bairro do Parque das Nações (na sequência da EXPO’98) e ao desenvolvimento da zona da Alta de Lisboa (ainda em curso).

CAPÍTULO II - TEMAS

O Nosso Km²

“Cada pessoa tem o dever de cuidar do espaço ao seu redor, ou seja, do seu Km². Todos podemos e devemos contribuir quotidianamente nesse esforço sem fim que significa construir a cidade porque só juntos construimos melhor”(Costa, 2014)

“O Nosso Km²” é o resultado da parceria da Fundação Calouste Gulbenkian e da Câmara Municipal de Lisboa que em conjunto com outras instituições com o intuito de melhorar a freguesia na qual a fundação tem sede. Nesse sentido, procura "promover uma comunidade inclusiva, dialogante, proactiva e solidária, resolvendo problemas sociais complexos através de um modelo de governação integrada"(Km², 2015) querendo com isto formar uma comunidade que tenha uma maior qualidade de vida.

Este Km² delimita uma área de intervenção correspondente à Freguesia das Avenidas Novas, sendo este o alvo de atuação da instituição, bem como a área de estudo e intervenção do projeto descrito neste relatório, incorporando assim alguns objetivos e prioridades desta iniciativa assim, bem como informação sobre a freguesia.

A Fundação Calouste Gulbenkian refere 3 prioridades no seu manifesto (FCG, 2014): a solidão e isolamento dos idosos; o desemprego jovem e feminino; interculturalidade e intergeracionalidade. Enquanto a instituição procura medidas simples, de coordenação e organização, que envolvam a comunidade e com custos controlados, o Projeto Final de Mestrado aqui descrito, sendo um projeto de urbanismo e arquitetura, propõe medidas físicas que ao moldar a cidade tendam a moldar e juntar a comunidade.

TERRITÓRIO E PAISAGEM

"Cada indivíduo tem uma imagem própria e única" (Lynch, 1990, p.57)

É preciso entender que uma obra de arquitetura não é apenas vivida por quem nela habita, é também vivida pelo conjunto dos habitantes da cidade em que ela se encontra, pelas pessoas que por ela passam, sendo mais uma peça do grande puzzle que faz a cidade. Será pois necessário perceber o que é a paisagem e o território.

Estes dois conceitos, território e paisagem, são diferentes no seu significado e na sua materialidade, mas andam sempre a par um do outro. Pode-se ter uma paisagem sem que haja um território, no entanto quanto existe um território, existirá sempre uma paisagem associada a este.

O conceito de território sempre existiu como sendo uma fração de terreno que é delimitado de alguma forma ou que constitua um agregado da mesma coisa. Esta delimitação ou agregação, pode ser fruto de dois tipos de variáveis, as variáveis biofísicas e as variáveis socioeconómicas. A primeira, a variável biofísica, divide-se em elementos passivos — de ordem física, tais como topografia, tipo de solo e recursos hídricos—, e em elementos antrópicos, criados pelo homem, como por exemplo, tipos de ocupação, barreiras físicas como estradas ou linhas de comboio, ou de jurisdição e política, entre outras. As variáveis socioeconómicas, são referentes a características demográficas de um dado grupo, qualidade habitacional, entre outros dados que descrevem as características sociais desse grupo assim como as suas atividades económicas. Um exemplo de território seria o território português, que é delimitado através de uma jurisdição política, ou a "margem sul" em Lisboa que, fazendo parte da Zona Metropolitana de Lisboa e sendo constituída por vários conselhos, é conhecida globalmente por esse nome, constituindo assim um território que adquire uma delimitação hídrica, feita pelo rio Tejo (André, 2012). Dito isto, percebe-se que um macro território é formado por vários outros territórios, que por sua vez são formados por outros ainda mais pequenos: o mundo é um território, a Europa é um território,

Portugal é um território, assim como Lisboa, as Avenidas Novas e o Terreno da Feira Popular de Lisboa.

Em resumo, o território é um espaço que pode ser circunscrito a partir de uma análise de elementos reais, palpáveis, tais como a demografia, o tipo de relevo, barreiras, na prática elementos que permitem dizer que este território é diferente daquele, tendo assim características e implicações bastante diferentes da paisagem.

Já a paisagem é um elemento mais recente, como conceito e palavra, mas aquilo que representa existe desde o início da consciência humana. Segundo Adriana Serrão a:

“A noção de paisagem, tal como a palavra que a nomeia, não é originária na consciência humana. Surgiu na Europa, no início da época moderna, em paralelo com o desenvolvimento das cidades e a autonomização das atividades profissionais emergentes do modo de vida citadino e em contraste com a existência rural e o ritmo das tarefas agrícolas” (Serrão, 2011, p.160)

Esta paisagem é em tudo diferente de um território, embora possam ambos corresponder a uma mesma área mas que podem ter limites diferentes. Uma paisagem é de certo modo um elemento pessoal, e quanto à sua explicação complexo. Começando pelo início e pelo fundamental, o "observador". Este é o elemento mais importante para a formação de uma paisagem, pois é impossível criar uma paisagem sem que exista um observador. Esse observador sou eu, tu, ele, é sempre uma pessoa no seu singular, não pode ser um conjunto de pessoas (Serrão, 2011). Em segundo lugar, "criar uma paisagem", a paisagem não é algo físico e eterno. Um mesmo território pode ter milhares de paisagens, até milhões delas, pois uma paisagem é algo pessoal, único, diferente de pessoa para pessoa, ou seja, a paisagem é feita através da percepção que um observador tem de um território à macro escala, que em conjunto com as suas experiências moldam o modo como vê o espaço, formando uma paisagem. Na verdade, para criar uma paisagem nem é necessário haver um território: o simples referenciar de um local ao qual o observador nunca foi, permite-lhe criar uma paisagem através da sua experiência, o que conhece da cultura do local, outros territórios que são próximos a este, filmes, fotografias, e outras experiências vão

permitir criar uma paisagem imaginada sem que se tenha conhecimento de causa (Calvino, 2015). Visto isto chega-se a uma conclusão: é possível um mesmo território ter duas ou mais paisagens pertencentes a um só observador, porque à medida a que o observador vai sendo sujeito a novas experiências, a paisagem que formou de um dado local vai sendo alterada, evoluindo, sendo a mais importante das experiências o visitar e o conhecimento do território. No meu caso pessoal, durante a criação deste projeto foram criadas duas paisagens para a freguesia das Avenidas Novas: a primeira, que é o resultado da análise do território e a segunda, que é o resultado da sua visita, sendo esta a razão que solidifica a afirmação de que o visitar o território é a experiência mais importante que pode existir para criar uma paisagem que vá de encontro à realidade. Este é o conceito de paisagem, enquanto palavra, que se formou no início da época moderna, quando se desenhou o primeiro quadro que retratava a paisagem conforme o pintor a percebia, embora que o significado da palavra tenha estado sempre presente no inconsciente do observador (Serrão, 2011).

O território e a paisagem têm aqui o seu lugar devido à importância que deles advém. Um território é a fração de terreno da qual a análise leva a que seja delimitado, enquanto que a paisagem é composta pelo que entendemos do território, pela sua percepção, e é essa percepção que deve reger o projeto de arquitetura, tendo sempre em vista o território, mas sempre com um dos dois objetivos, enquadrar na paisagem ou mudar a paisagem, pois a arquitetura e o urbanismo têm a capacidade de mudar a paisagem, a percepção que se tem de um território, assim como de quebrar as barreiras e unir territórios.

ENVELHECIMENTO DEMOGRÁFICO

"Uma cidade amiga das pessoas idosas estimula o envelhecimento activo através da criação de condições de saúde, participação e segurança, de modo a reforçar a qualidade de vida à medida que as pessoas envelhecem" (OMS, 2009, p. 1)

O envelhecimento demográfico é uma realidade presente em Portugal e no mundo. É resultado de duas principais variantes presentes na atualidade: a primeira é a evolução da medicina, da melhor nutrição, e da higienização e saneamento que permite que haja uma queda da mortalidade assim como uma maior longevidade das pessoas uma vez que as pessoas estão menos expostas e melhor tratadas; a segunda é provocado pelo modo de vida presente no país, provocando uma queda da natalidade.

Esta condição do estado demográfico português não é única, sendo na verdade uma características dos países desenvolvidos. Existe uma transição demográfica compreendida por três fases, em que na primeira existe um rejuvenescimento da população, na segunda verifica-se uma baixa de natalidade (em média 30 anos após a primeira fase) prevalecendo o grupo etário da população ativa. A terceira é a fase na qual nos encontramos, tendo diminuído a proporção de crianças e de adultos em idade laboral aumentando apenas a de idosos, situação que segundo o World Economic and Social Survey 2007 irá acentuar-se nas próximas décadas.

Um dos grandes problemas deste envelhecimento demográfico, relacionado com o bem-estar da população, é referente ao isolamento dos idosos. Segundo o World Economic and Social Survey 2007 um em cada 7 idosos vive sozinho, sendo a percentagem de mulheres maior que a de homens, uma vez que estas tendem a viver mais tempo.

Este isolamento muitas vezes não se refere apenas ao viver sozinho, mas sim a um isolamento social que se dá após o idoso chegar à idade da reforma, em que até por motivos culturais, existe uma quebra de relacionamento entre este e os seus colegas de trabalho, e estando longe os possíveis locais de convívio, parques e outros equipamentos, o idoso remete-se ao conforto da sua casa, tido muitas vezes pela sociedade como um inválido, agora que é idoso. Esta maneira de olhar para o

elemento sénior da sociedade tem que mudar, tanto que a socióloga Maria João Valente Rosa, afirma que " o aumento do conhecimento, que é essências para o dinamismo económico e social, não compadece com barreiras artificiais fundadas na nacionalidade, no sexo ou na idade"(Rosa, 2012,p.15) aliás, a idade é um posto, os idosos são tidos por muitas civilizações como donos da sabedoria, pois já passaram por muitas experiencias, eles são uma grande fonte de conhecimento, e não devem ser posto de parte da sociedade, mas sim inseridos.

É verdade que com o envelhecimento, a redução de oportunidades económicas e o agravamento do estado de saúde podem levar os idosos a uma vulnerabilidade à pobreza, mas é quanto ao envelhecimento biopsicológico, em vez de ser ao envelhecimento cronológico, pois não é a idade de uma pessoa que diz se esta está ou não apta a trabalhar, mas sim a sua vontade e o seu estado de saúde. Nem todas as pessoas envelhecem de igual forma, a umas vai-se a locomoção a outras detiora-se o estado psicológico, e sempre a idades diferentes, ações causadas pelos genes, logo a reforma devia de ser um estado social mais moldável, podendo em vez de largar o trabalho na sua totalidade reduzir apenas o numero de horas, e dessa forma permitir criar novos postos de trabalho para os jovens que preenchessem as lacunas deixadas por pelos idosos, podendo inclusive estes ensinarem os jovens a fazer o trabalho.

Com isto tira-se uma conclusão, a cidade que hoje é feita tem que ser feita a pensar nesta faixa etária envelhecida, não apenas nela mas também, pois embora agora exista esta realidade, daqui a 30 ou 40 anos o cenário irá ser alterado. Para perceber quais são as necessidades desta cidade começa-se exatamente pela questão de que apesar de a cidade ser feita a pensar nos idosos, não os tenha como único alvo, pois não se quer um pedaço da cidade onde só vivam idosos, quer-se uma cidade que é habitada de igual forma por toda a população. Este modo de querer uma cidade com esta característica deve-se a duas razões, a primeira é a que já foi referida acima, que apesar de hoje em dia ser esta a realidade demográfica presente em Portugal, não significa que seja uma condição permanente, e quando a situação mudar, esta parte da cidade exclusiva de uma classe social tornar-se-ia obsoleta. A segunda razão é referente à inclusão social, pois segundo o guia global das cidades amigas das pessoas idosas, que se baseia em relatos de pessoas idosas de 33 diferentes cidades, existe

uma "grande necessidade de facilitar e organizar encontros entre as várias gerações"(OMS, 2009, P.48), sugerindo ainda que se utilize o idosos para participar na educação dos mais novos, em tomarem conta de crianças ou apoio prestado aos idosos pelos jovens.

Uma das necessidades para o espaço urbano prende-se pela necessidade de pequenos espaços verdes. Segundo o Guia, a população idosa diz necessitar de pequenos espaços verdes em zonas menos centrais da cidade, mais calmos que não tenham a quantidade de movimento dos grandes parques provocado pelas crianças, skates e bicicletas. Outra das necessidades do espaço urbano são os vários momentos, bancos, em que os idosos possam descansar, assim como uma superfície lisa dos passeios, nivelada, antiderrapante, larga para o uso de cadeiras de rodas e desobstrução do passeio. Ainda ao nível urbano, é uma vantagem se junto à zona de habitação do idoso, este possa encontrar vários espaços onde possa realizar o seu dia a dia, cafés, mercearias, parques, entre outros, de modo a que o idoso possa tratar das necessidades do dia a dia nas imediações da sua habitação. Estas são algumas medidas importantes para que uma cidade seja amiga dos idosos, mas não se prende apenas no urbano, também os edifícios devem ser pensados para serem acessíveis às pessoas idosas e com mobilidade condicionada. As necessidades que os edifícios requeridas para os idosos são compostas pela existência de elevadores, rampas, escadas rolantes, portas e passagens largas, escadas pouco íngremes e com o degrau baixo, pavimentos antiderrapantes, várias zonas de descanso, casas de banho destinadas a pessoas com deficiência, todas estas características servem para melhorar as acessibilidades de um edifício.

INCLUSÃO SOCIAL

Sempre serão necessárias habitações para pessoas com menos capacidades financeiras, denominadas de habitação social, ou habitação de baixo custo. Lisboa tem vários bairros construídos com esse carácter, muitos dos quais apresentam hoje problemas sociais.

Isto deve-se em parte ao facto de se construir um bairro inteiro, como aconteceu com Chelas e os Olivais, para determinadas classes sociais e afastados da cidade consolidada, fazendo com que a população desse bairro se sinta excluída da cidade em que o bairro se insere.

"Apesar da maioria dos bairros municipais serem de construção recente (50% têm menos de 15 anos) verifica-se contudo que há patologias construtivas recorrentes, nomeadamente infiltrações pelas coberturas e fachadas, bem como degradação dos revestimentos. Verificam-se ainda com elevada frequência, sobretudo nalguns bairros, actos de vandalismo ao nível dos espaços comuns, elevadores, caixas de correio e campainhas."(Cm-Lisboa, 2015)

A opção aqui defendida em muito difere da adotada pela Câmara Municipal de Lisboa. Em vez de se colocar um bairro na periferia da cidade, marginalizando-o, devem-se introduzir esses edifícios de custos controlado na cidade, introduzi-los pontualmente na malha urbana existente. Desta forma, quem for viver para esses edifícios de custos controlados, não se irá sentir excluído da sociedade pois encontra-se junto de outras classes económicas, junto da cultura, junto do centro, dando-se assim uma inclusão social.

Há que também salientar que estes edifícios de habitação de custos controlados não têm que ser muito diferentes dos outros edifícios na cidade, apenas têm que ser pensados para serem mais baratos, rentáveis e mais duradouros. Por exemplo utilizar diferentes tipos de revestimentos que aguentem mais uso, mas que requeiram menor manutenção, fazer a habitação com áreas menores, conseguindo introduzir mais fogos no mesmo espaço que os outros edifícios utilizariam.

CAPÍTULO III - ANÁLISE

PLANO DE RESSANO GARCIA

Frederico Ressano Garcia foi um engenheiro que no final do século XIX chefiou a repartição técnica da câmara municipal de Lisboa, implementando e criando projetos de expansão da cidade tão importantes como a transformação do Passeio Público de Lisboa em Avenida da Liberdade, assim como o projeto das Avenidas Novas (Revelarlx, 2015).

Estes projetos de expansão advieram de uma necessidade de crescimento da cidade assim como da renovação da sua imagem enquanto capital Europeia. Para isso foi criado um projeto de expansão pelo engenheiro Ressano Garcia, formado na *École Polytechnique des Ponts et Chaussées*, em Paris, trazendo então para Portugal as ideias de Haussman. Os ensinamentos retirados de Haussman serão principalmente as técnicas e o processo, uma vez que não existe uma renovação da Lisboa antiga, sendo estas aplicadas unicamente na expansão da cidade (Lamas, 2004).

As avenidas principais de traçado barroco agora feitas por Ressano Garcia são, a Avenida da Liberdade, a Avenida Fontes Pereira de Melo e a Avenida da República assim como as praças que as unem: a praça Marquês de Pombal, e a praça Duque de Saldanha. Estas avenidas, inspiradas nos *boulevards* de Paris, apresentavam uma grande quantidade de arborização, que criava passeios sombreados e proteção para as habitações como se pode ver na imagem 2, elementos que hoje desapareceram, dando lugar a uma larga plataforma de alcatrão, destruindo assim uma zona de passeio público que ligava a Avenida da Liberdade ao Campo grande (Lamas, 2004).

A malha urbana é regida pela quadrícula, tal como no plano Haussmaniano, criando quarteirões que permitiam deixar entradas entre empenas de modo a criar uma entrada para os empregados, e criando logradouros, jardins ou hortas como forma de compensar quem vive no rés-do-chão.



FIG. 2 POSTAL ANTIGO DA AVENIDA DA REPÚBLICA (BLOGSPOT, 2015)



FIG. 3 AVENIDA DA REPÚBLICA (GOOGLE EARTH, 2015)

TERRITÓRIO

A freguesia das Avenidas Novas ganha este nome devido às várias Avenidas projetadas em 1888 por Ressano Garcia sendo as principais a Avenida da República, a Avenida António Augusto de Aguiar, a Avenida Fontes Pereira de Melo, a Avenida de Berna — e, mais recentes, a Avenida dos Combatentes e a Avenidas das Forças Armadas. O território da freguesia é dividido pela linha férrea, que o divide em duas áreas diferentes: a Sul uma malha de grandes quarteirões e largas ruas e avenidas, e a Norte o Bairro do Rego, talvez contemporâneo ao projeto das Avenidas Novas, mas que apresenta ruas muito mais estreitas e quarteirões muito mais pequenos, em parte devido às características do terreno. Ainda pode ser identificada na zona Nordeste da freguesia uma zona de transição, entre as duas, ao longo da Av. das Forças Armadas e rematada pelo quarteirão expectante onde se situava a antiga Feira Popular de Lisboa.

A existência da linha férrea (também projecto inicial de Ressano Garcia) criou então a separação na malha da cidade, que só veio a piorar com o encerramento da passagem de nível que antes existia e entretanto substituída por uma ponte pedonal. Esta medida apenas serviu para fechar mais o Bairro do Rego em relação à cidade, criando aqui uma “bolha urbana”, diferente do que acontece a sul da linha.

As ruas do lado sul são largas e arborizadas, pecando apenas pela quantidade de veículos que a ocupam. Já as avenidas, embora tenham alguma arborização, esta não é suficiente, sendo o pior caso o da Avenida da República que com o passar dos anos perdeu vegetação, ganhando apenas edifícios mais altos e mais pavimento impermeável, criando assim um espaço pouco apetecível para o transeunte uma vez que há muito barulho, poluição e contacto com o automóvel.

Três elementos importantes para a vida desta freguesia, são o Campo Pequeno e a Fundação Calouste Gulbenkian, que funcionam como dois grandes espaços culturais para toda a cidade, e o Parque Eduardo VII que juntamente com os jardins da Fundação Calouste Gulbenkian formam dois importantes núcleos de lazer ao ar livre para a população.

" O facto de na freguesia se encontrar uma grande percentagem de idosos, que vivem sozinhos e muitas vezes isolados, foi um dos principais problemas a ser discutido" (Soares, 2015).

A população das Avenidas Novas é caracterizada como uma população maioritariamente em idade ativa, mas em que já mais de 20% da população é idosa com tendência para essa percentagem subir nas próximas décadas, conforme acontece no resto do país, sendo esta percentagem já atualmente superior à média de Lisboa, fazendo desta freguesia uma das mais idosas. Segundo o projeto da FCG "O Nosso Km2", a freguesia apresenta um elevado numero de idosos que residem sozinhos, encontrando-se a sua maioria no Bairro do Rego.

Esse problema tenta agora ser solucionado pelo projeto "Avós no coração" que pretende juntar alunos universitários com os idosos, oferecendo assim habitação aos jovens e companhia aos idosos (Soares, 2015).



The background of the page is a detailed urban planning map. It features various building footprints in light gray, streets, and green spaces. Some green spaces are filled with small circles representing trees. A prominent curved road or path runs horizontally across the middle of the map. The text 'CAPÍTULO IV - URBANO' is overlaid on the map in a bold, black, sans-serif font.

CAPÍTULO IV - URBANO

FIG. 4 PROPOSTA URBANA (AUTOR, 2015)

1:2500

A SOLUÇÃO

Após a fase da análise urbana das Avenidas Novas, e de se identificar a divisão criada pela linha férrea como um dos problemas para a separação desses dois territórios, surge neste capítulo uma solução urbana com o intuito e a capacidade de resolver os problemas criados pela linha. Desta forma, percebe-se que a intervenção na freguesia se vai concentrar principalmente junto à linha férrea, com propostas viárias e edificadas, procedendo assim a uma renovação urbana, redesenhando parte da rede viária e dos edifícios, assim como uma proposta de intervenção para o terreno expectante da antiga Feira Popular de Lisboa.

Essa solução é constituída principalmente por três elementos presentes em qualquer cidade: a avenida, o quarteirão e o jardim.

Estes três elementos surgem de forma a completar o que está em falta na freguesia —a união entre os seus dois territórios—, entendendo-se aqui união por algo diferente de ligação, pois não se trata apenas de o transeunte ou o veículo se deslocar do ponto "A" para o ponto "B" mas sim de interligar vivências, de criar uma continuidade entre os dois territórios, fazendo desaparecer a barreira antes existente que permitia diferenciar o território a norte e o território a sul, passando a existir apenas um território, que mais tarde poderá ajudar a criar uma paisagem única para a freguesia da Avenidas Novas.

Esta busca de homogeneidade, ou de suavizar a mudança entre os dois territórios vai permitir que o transeunte que passeie pelas Avenidas Novas ultrapasse a linha férrea sem se dar conta de que o está a fazer, sem distinguir um lado do outro, de forma a que não seja criada uma paisagem diferente, sem que seja posto um rótulo diferente em cada lado da linha, levando assim para o Bairro do Rego novas oportunidades de negócios.

A AVENIDA

"Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante, se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona" (Jacobs, 2009, p.29).

Várias novas ruas são propostas neste projeto, tendo sempre em consideração a mobilidade e a relação entre os edifícios propostos, assim como tendo o cuidado de garantir que estas novas ruas apresentam um carácter semelhante àquele já encontrado nas Avenidas Novas. No entanto há uma avenida que merece ser aprofundada neste relatório: a avenida que vai proceder à ligação Norte-Sul entre as duas malhas urbanas.

Assim, a ligação entre as duas malhas urbanas é feita através de uma avenida que liga o Largo Azeredo Perdigão, junto ao lado nordeste da Fundação Calouste Gulbenkian, à Rua Sousa Lopes, já do lado do Bairro do Rego, criando assim uma ligação entre a Avenida de Berna e a Avenida Álvaro Pais, vencendo o desnível que existe entre as duas, sem obstruir a linha do comboio.

Como indiquei, esta ligação é uma avenida. Tem duas vias automóveis em cada sentido, passeios largos, caldeiras com árvores no centro da avenida — na prática é uma avenida como qualquer outra desta freguesia, tornando-se numa ligação direta à Avenida Álvaro Pais entre a Avenida da República e a Avenida dos Combatentes, tendo um carácter secundário mas com uma hierarquia semelhante à Avenida de Berna.

Esta Avenida é composta por 3 momentos diferentes quanto à sua construção.

No troço a Norte da linha férrea, na zona do Bairro do Rego, a avenida é construída de forma igual às outras, é uma avenida normal com as mesmas camadas que compõem a via, em que a camada de desgaste da via é betuminosa e a do passeio é a tradicional calçada portuguesa de Lisboa. O uso da pedra calcária como material de desgaste nos passeios é escolhido por razões óbvias; é o material e a solução para pavimentos exteriores públicos dominante em Lisboa, possivelmente no país, é

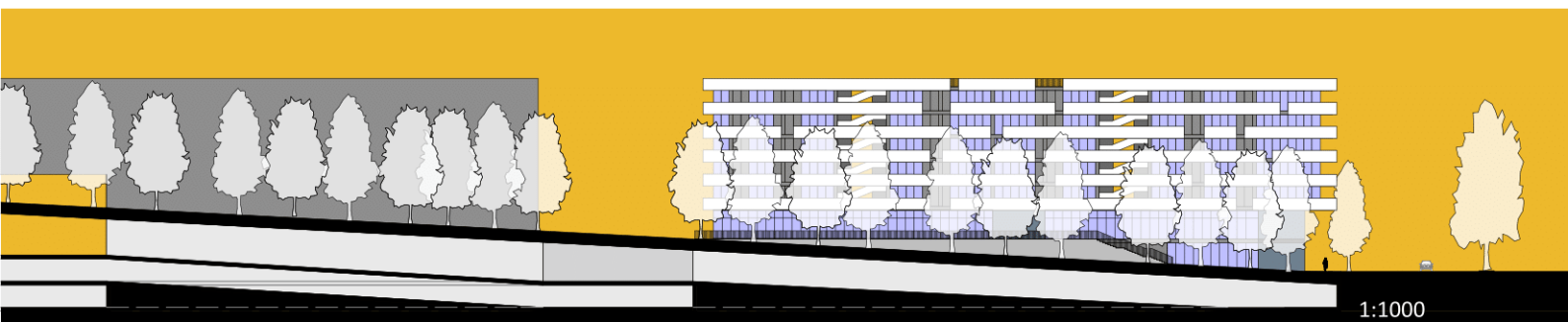
tradicional, e como tal o uso deste material ajuda a que esta avenida, assim como todas as novas ruas propostas, pertençam à malha urbana existente, colaborando para a imagem de rua da cidade de Lisboa.

No troço a Sul da linha de comboio, a avenida tem uma pendente de 5% para vencer a diferença de cotas que existe entre o lado Norte e o lado Sul, com um comprimento de 250 metros desde a Av. de Berna até chegar à linha férrea, conseguindo assim subir 13 metros em relação à avenida. Esta parte da avenida, embora pareça apenas ser avenida, é na verdade um edifício cuja cobertura é não só acessível, como também é circulável, pois seria incomportável fazer um aterro de 25 metros de largura por 13 metros de altura no ponto mais alto, o que seria um desperdício de espaço. Então a solução lógica foi criar um parque de estacionamento que utilize o interior desta Avenida-Edifício.

Antes demais é preciso esclarecer onde se situa a entrada do estacionamento: no lado Oeste do edifício-avenida, a partir da Av. Santos Dumont. Este parque de estacionamento é do tipo rampeado, em que as rampas que permitem que se desça para o nível inferior têm também lugares de estacionamento, pelo que apenas a via do lado Oeste será rampeada e a via do lado Este será nivelada, dando acesso à rampa que se encontra por debaixo da primeira. A subida será feita através de uma rampa circular que se encontra em frente à entrada. Este estacionamento é uma opção alternativa ao estacionamento nas bermas da Av. Santos Dumont, que é excessivo e polui visualmente a rua, escondendo as montras e atrapalhando a circulação. Deste modo o estacionamento poderá ser deslocado para este edifício, onde estará protegido. Ainda na estacionamento, há que salientar a existência de um eixo visual entre a Av. Santos Dumont, por onde se dá a entrada do estacionamento, e a alameda que se encontra no coração do Hospital Curry Cabral, permitindo assim o atravessamento pedonal pelo interior da avenida-edifício.



FIG. 5 CORTE DA AVENIDA-PONTE (AUTOR, 2015)

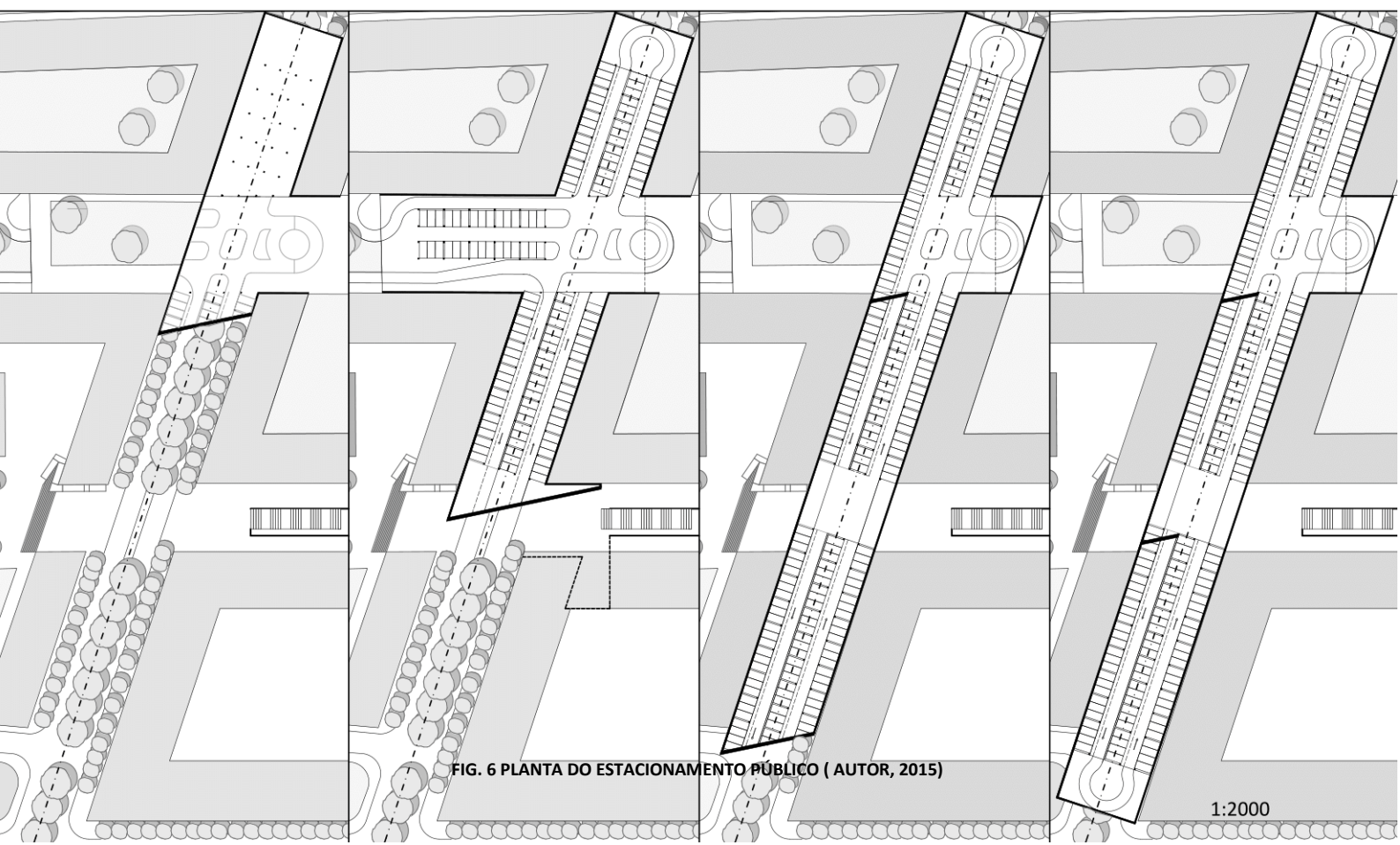


O terceiro troço, situado entre o troço a norte e o troço a sul, apresenta-se como um desafio arquitetónico: trata-se do transpor da linha férrea num troço em que ela apresenta oito linhas para o comboio, fazendo com que tenha um total de 60 metros de largura. Esta parte da avenida proposta será uma ponte, que está inserida numa plataforma maior (que será explicada mais à frente), mas que não tem a necessidade de ser feita com um vão único de 60 metros, uma vez que entre as linhas existe espaço suficiente para fazer mais dois apoios, para além dos que já existem nas extremidades, conseguindo assim criar uma ponte com vãos de 20 metros. Mas se é este troço da avenida que realmente tem a capacidade de ligar fisicamente as duas partes Norte e Sul, na verdade só a avenida inteira, com os seus três sectores, é que terá a capacidade de oferecer continuidade espacial, formal, e de uso à freguesia.

O que se pretende dizer com esta abordagem, é que uma simples ligação viária entre os dois lados da linha férrea não faz com que o território seja uno. Aliás, essa ligação já existe através de um túnel que liga a Avenida Santos Dumont (sul da linha) à Rua Sousa Lopes (norte da linha) mas tratando-se de uma mera ligação viária, esta não cria uma continuidade urbana no tecido da cidade, apenas permite que um veículo se desloque do ponto "A" ao ponto "B" de forma consciente, para poder atravessar a linha. Pelo contrário esta nova ligação, ao ter as características de uma avenida ladeada de edifícios comerciais, de serviços e habitações, acaba por se tornar numa continuação da malha urbana, sendo utilizada pelos veículos e pelos peões, quer haja uma intenção de ir do ponto "A" ao ponto "B", quer se vá visitar uma loja na avenida-ponte, quer se habite nesses edifícios, ou apenas se esteja a passear pelas ruas de Lisboa, será apenas mais uma avenida que —apesar de ser mais que isso—, não o mostra de imediato, nem tem que o mostrar.

Em verdade, o conceito principal da nova avenida aqui descrita não é único no mundo, nem sequer é única em Lisboa: exemplo disso são a Av. Duque de Loulé e a Rua do Alecrim, os casos de estudo utilizados para a conceção desta Avenida. Ambas estas ruas vencem a topografia através de pontes a meio das avenidas, iludindo quem por elas passa, fazendo crer que estão a passar por uma rua normal.

Uma condição importante para a qualidade de uma rua é a sua segurança. Segundo Jane Jacobs (2009), existem três características necessárias para assegurar a segurança de uma rua. A primeira passa por haver uma clara distinção entre público e privado, a segunda é a necessidade de que os edifícios estejam virados para a rua, a vigiá-la, e a terceira é ter transeuntes a percorrer a rua incessantemente, a todas as horas, não havendo horas mortas na rua. Na prática a solução para a segurança das ruas está nos edifícios adjacentes a elas.



"O começo da rua dá-se por uma subida acentuada que assenta em dois arcos de volta abatida (construídos sobre armazéns abobadados, com entrada pela Rua de São Paulo), é um viaduto bem lançado construído depois do Terramoto por ordem expressa do Marquês de Pombal."(Revelarlx, 2015)

É assim que é descrito o arranque da Rua do Alecrim, junto da Praça do Duque da Terceira (Cais do Sodré). A Rua do Alecrim, antes Rua do Conde, adquiriu este nome em 1693, mas o traçado que hoje apresenta é de desenho pombalino (ruasdelisboacomhistoria, 2015). Esta rua serve como caso de estudo devido ao arranque aqui citado, pois tendo uma topografia acentuada, necessitou de adquirir uma solução especial para conseguir transpor a topografia, mantendo uma orientação ortogonal. Para isso, como descrito, foi criada uma ponte composta por dois arcos, permitindo assim que a Rua do Alecrim fosse intercetada por duas outras ruas, a Rua Nova do Carvalho e a Rua de São Paulo. Esta solução permite que os edifícios que se encontram na esquinas entre uma destas duas ruas e a Rua do Alecrim tenham duas entradas a cotas totalmente diferentes. O que difere entre este caso de estudo e o caso de estudo da Avenida Duque de Loulé é apenas o nível de percepção que se tem desta diferença de cotas: na Rua do Alecrim está-se completamente ciente desta mudança de cotas pois a rua apresenta mais um carácter de ponte do que de rua, assumindo um despegar das fachadas dos edifícios, ligando-se a rua a eles por umas pequenas escadas-ponte nas entradas dos edifícios. Já na Avenida Duque de Loulé essa percepção é muito menor, apesar da diferença de cotas e de escala dos edifícios serem maiores, ao ponto de que quem circular na via possa não se aperceber que passou por uma pequena ponte, devido ao facto de os edifícios se encontrarem diretamente ligados à Avenida (Fig. 8).



FIG. 7 RUA DO ALECRIM, VISTA DA RUA NOVA DO CARVALHO (TOMONIMIA LISBOA, 2015)

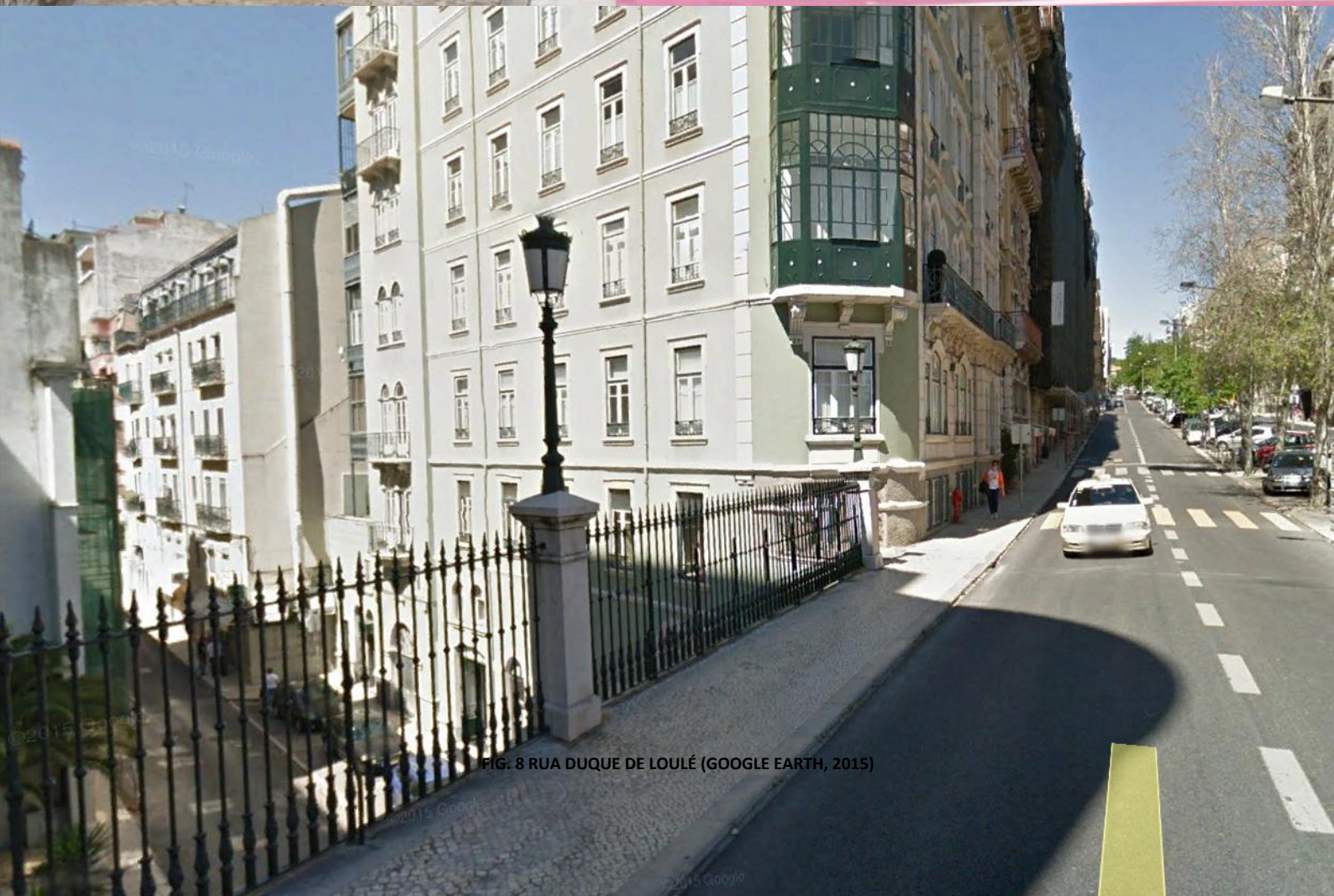


FIG. 8 RUA DUQUE DE LOULÉ (GOOGLE EARTH, 2015)

O QUARTEIRÃO

A forma encontrada para criar a, já mencionada, continuidade na malha urbana consiste em refazer a malha urbana junto à linha férrea, numa área territorial que se encontra classificada no Plano Diretor Municipal como “espaços a consolidar do tipo espaços centrais e residenciais”.

É este refazer da malha que vai ajudar a criar, em parceria com a avenida-edifício, uma transição entre as malhas presentes nos dois territórios em que, embora ambas tenham a retícula como base, no lado norte esta é formada por quarteirões e ruas de menores dimensões (devido principalmente ao declive acentuado do terreno que não existe no lado sul da linha), verificando-se ainda uma parte urbana mais modernista, que não forma quarteirões mas sim edifícios isolados no meio de espaço público.

Esta transição é então feita com o recurso a novos quarteirões, sugerindo a existência de uma charneira na Avenida de Berna que faz mudar a direção da malha, criando assim uma relação entre a malha a sul e a malha a norte, uma vez que estas duas têm orientações diferentes.

Na realidade nem todos os volumes que são propostos são quarteirões, alguns apenas dão a ilusão de o serem quando vistos de determinados ângulos, isto devido às condicionantes do terreno. Exemplo disso é o volume criado junto ao lado Oeste do Hospital Curry Cabral, que apresenta uma forma de “L” criando a ilusão de quarteirão para quem subir a avenida-ponte, quando na verdade a parte traseira deste “L” cria um jardim anexo ao Curry Cabral.

O Hospital data de 1906, aproveitando o antigo convento de Nossa Senhora das Dores. Segundo o SIPA – Sistema de Informação para o Património Arquitectónico (2015), originalmente o Hospital possuía vinte e dois pavilhões com um piso, que seguiam uma métrica bastante diferente daquela utilizada no plano das Avenidas novas, sendo que estes 22 pavilhões apresentavam-se com a forma de “I” e ladeavam um eixo central que formava uma alameda. O hospital ao longo dos seus cem anos de

existência sofreu várias alterações, mas as mais notórias deram-se nos últimos vinte anos, acrescentando novos pisos e construindo novos edifícios, descaracterizando parte do conjunto. Devido à importância histórica e arquitetónica do Hospital, e à vontade do PDM de manter a parte que se encontra mais intacta, a proposta de projecto prevê manter catorze dos pavilhões que formam a alameda central, sendo todos os outros edifícios substituídos pelo plano aqui defendido, retirando também o edifício de seis andares que se encontra no limite norte e que protege os pavilhões mais pequenos da linha férrea, sendo a nova solução para esse problema apresentada mais à frente neste relatório.

Noutros locais da proposta não é usado o quarteirão quer seja por não haver espaço, quer seja para fazer uma transição entre os quarteirões e os prédios isolados, criando assim volumes que se encontram numa tipologia intermédia.

A utilização do quarteirão dá-se por duas principais razões: a primeira histórica e a segunda funcional.

Em primeiro lugar, tendo em conta a malha de cidade presente na freguesia das Avenidas Novas já descrita no capítulo anterior, nota-se uma dominância por parte do quarteirão, proveniente do plano do Engenheiro Ressano Garcia para as Avenidas Novas. Como tal, querendo-se unir dois territórios quer seja como ligação quer seja como paisagem e território, é necessário utilizar uma rede semelhante para esta zona da cidade, adquirindo uma linguagem idêntica, que transmita as mesmas sensações.

A segunda está interligada com a segurança e vivência das ruas. Mais uma vez Jane Jacobs, que afirma:

" O requisito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas; deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite. Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas."(Jacobs, 2009, p.37)

Ou seja, a rua deve andar a par com lojas, bares, supermercados, habitações, escritórios e outras funções, todas misturadas de modo a que a vivência da rua seja contínua em vez de intermitente. Para isto acontecer é preciso que a loja, ou o restaurante, ou seja o que for, esteja a par com a rua, passar na rua e estar à face da loja em vez de ter um relvado ou uma praça e só depois ter a loja. A tipologia de quarteirão permite ter a loja à face da rua — mais do que isso: o conceito de quarteirão conforme é utilizado em Lisboa é o ideal, pois todos os edifícios são, a um certo nível, edifícios híbridos visto que maioritariamente eles são de habitação nos pisos superiores e comércio no piso à cota da rua, podendo este último ser bar, restaurante ou uma loja de retalho fazendo com que a rua tenha pessoas durante o dia que vão à loja, de manhã e ao anoitecer haja pessoas em casa e à noite nos bares e restaurantes, o que cria um ambiente seguro, pois ter uma rua só com habitação, ou só com lojas, ou só com bares, faz com que só haja gente a passar à hora em que esses sítios são usados, morrendo a rua durante o resto do dia, provocando um sentimento de insegurança à pessoa isolada que tiver que atravessar a rua (Jacobs, 2009).

Ainda, para o quarteirão, existem algumas regras que tentam ser aplicadas nesta proposta, para que os quarteirões tenham melhor vivência, estimulando a economia e para que o seu interior seja melhor aproveitado. Para melhorar a vivência e estimular a economia, a autora do livro "Morte e vida de grandes cidades" sugere que: " A maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes" (Jacobs, 2009, p. 197), isto porque se imaginarmos um quarteirão comprido em que a rua da sua maior frente é uma rua secundária, as lojas que se encontram nessa rua terão como clientes apenas quem vive aí, pois quem vive na rua abaixo vai percorrer apenas a sua rua até chegar à avenida principal. Agora se esse quarteirão estiver dividido em dois ou três, o transeunte já multiplica as suas opções para ir do ponto "A" ao ponto "B", não percorrendo primeiro todo o eixo de X para depois percorrer o eixo Y pela grande Avenida, podendo cortar caminho e fazer uma diagonal à quadrícula. Esta medida não só propulsiona maior variedade de clientes numa loja, como também aumenta a variedade de pessoas que se encontram na rua, todos os dias sendo diferente.

Este tema é bastante importante para as interligações de uma cidade, para a sua vivência — e de certa forma é um dos segredos pelo qual a freguesia das Avenidas Novas apresenta uma boa qualidade para viver, pois é formada por pequenos quarteirões. Basta pensar que a medida de comparação da autora é Nova Iorque, em que os quarteirões têm muitas vezes 250 metros, enquanto que nas Avenidas Novas os quarteirões são em média de 140 metros por 100 metros, o que faz com que tenham um bom tamanho.

Os quarteirões mais pequenos não são apenas bons pelo motivo de permitirem uma circulação mais livre, mas também, pela escala que esses quarteirões apresentam. Esses quarteirões têm a possibilidade de serem um único organismo, de serem um único edifício, ou de terem um plano para o uso do interior do quarteirão. No entanto nos quarteirões desta freguesia o seu interior é atualmente um espaço de pouca qualidade, que foi posto de lado em vez de ser valorizado, ocupado muitas vezes com armazéns para as lojas. E o problema não está necessariamente em serem armazéns, mas sim como são feitos, sem qualidade, pois parecem bairros de lata, dando mau ambiente a quem vive nesses prédios.

Uma solução para resolver o interior destes e dos novos quarteirões passa mais uma vez pela variedade de programa. O interior pode ser usado de várias maneiras, acolhendo campos desportivos, ginásios, mercados, jardins públicos, jardins privados, até mesmo armazéns, mas todos estes programas devem ser resolvidos de forma a que não alterem ou que até melhorem a qualidade de vida das pessoas. Exemplos disso são o edifício de habitação social em Rota do arquiteto Guillermo Vázquez Consuegra (Fig.9) e o “Solid 18#” do Gabinete Claus & Kaan (Fig.10). O primeiro utiliza o espaço interior do quarteirão como jardim e o segundo utiliza o interior como pavilhão desportivo. Deste modo consegue-se num dado número de quarteirões ter programa diverso que implica maior área, permitindo assim que não seja necessário ir para o outro lado da cidade fazer desporto e desfrutar de um livro no banco do jardim, mantendo pessoas junto das suas áreas de residência, uma característica muito importante para o bem estar das crianças e dos idosos, ao permitir-lhes deslocar-se livremente a pé e sozinhos.

CASOS DE ESTUDO - EDIFÍCIO DE HABITAÇÃO SOCIAL EM ROTA, ESPANHA

O edifício de Habitação social em Rota é um projeto do Arquiteto Guillermo Vázquez Consuegra concebido de 1997 a 1998 e construído entre 2001 e 2004 em Rota, Cadiz, Espanha.

Escolheu-se este projeto como caso de estudo na medida em que se trata de um edifício-quarteirão que usa o seu interior para benefício dos moradores.

Este projeto situa-se numa zona da cidade em que a malha ortogonal é bastante clara, havendo assim a preocupação de ao conceber um edifício fazê-lo sendo um quarteirão. A característica principal deste edifício é o interior do quarteirão, que ao contrário do regular exterior do quarteirão, utiliza uma fachada que se transforma em várias faces (Fig.9), criando assim uma espaço interior, ajardinado, mais recatado e pessoal, dando aos residentes um espaço de recreio que não será residual, pois é pelo interior do quarteirão que é feita a entrada dos apartamentos. Ainda em termos de programa, o longo edifício vira todo o espaço social das habitações para o interior do quarteirão, permitindo assim criar um ambiente de proximidade entre vizinhos.

Desta maneira, foi criado um quarteirão no qual o seu interior não é desperdiçado e não cria um mau ambiente, dando-lhe um uso de jardim privado e melhorando a qualidade de vida dos utilizadores do edifício.

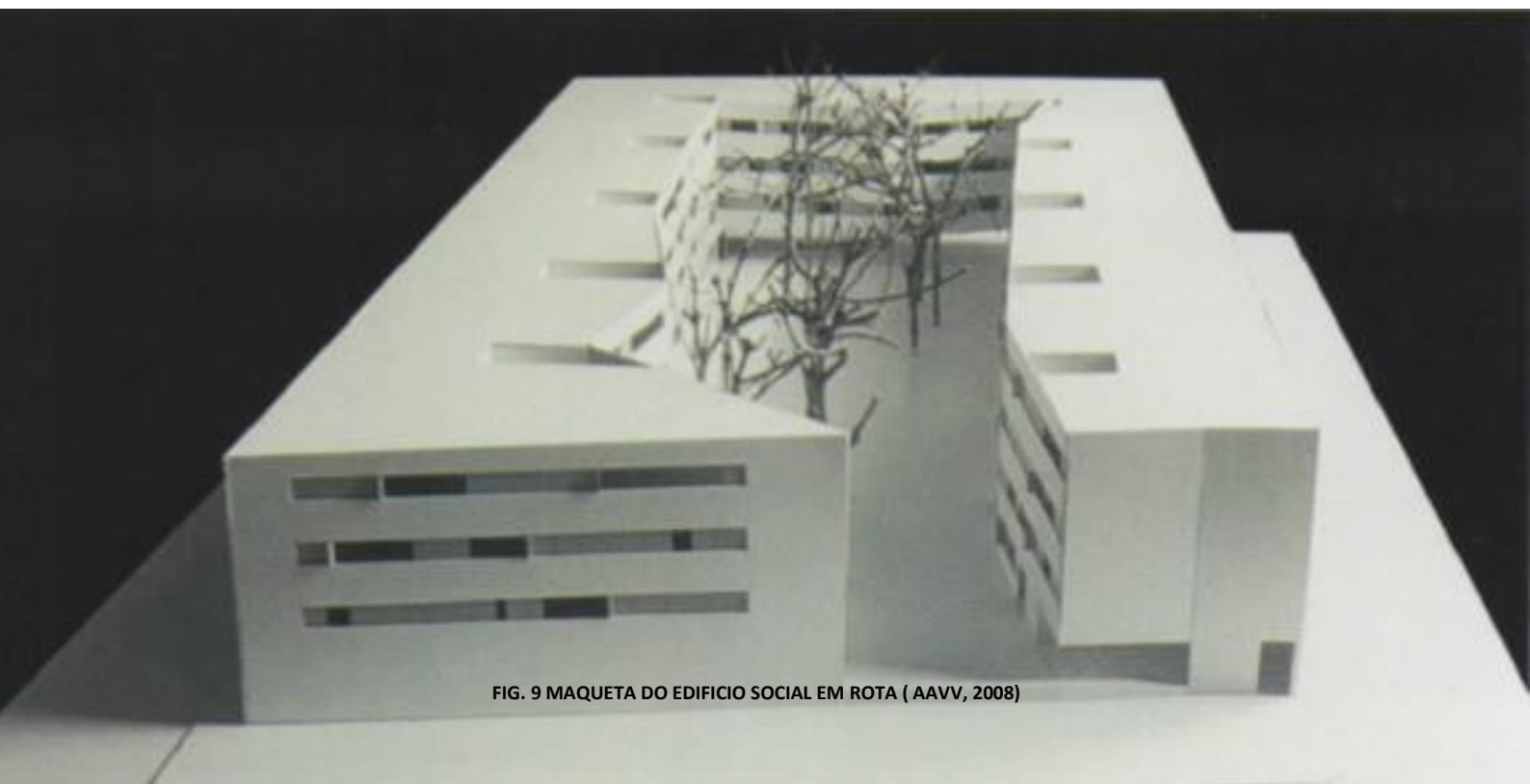


FIG. 9 MAQUETA DO EDIFÍCIO SOCIAL EM ROTA (AAVV, 2008)

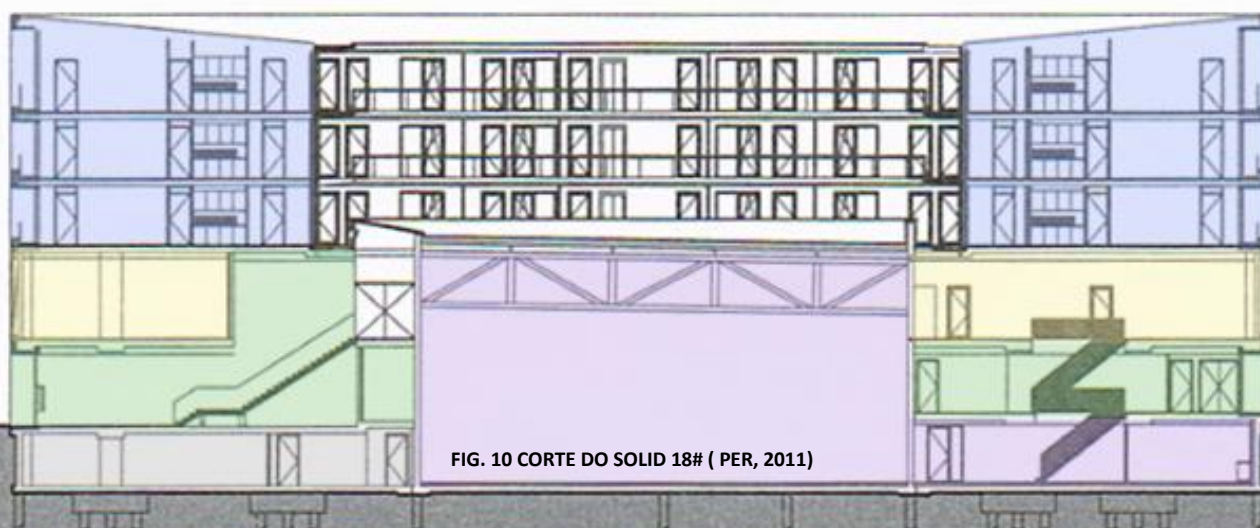
Casos de Estudo - Solid 18#, Amesterdão, Holanda

O Solid 18# é um edifício híbrido projetado pelo gabinete Claus & Kaan para Amesterdão em 2007 e construído em 2010.

Este edifício tem uma grande importância para a área em que se insere, pois oferece à cidade em que se insere, habitação, comércio, escritórios e um ginásio.

O Solid 18#, possui lojas no piso de entrada (destacadas a verde na Fig.10) destinadas a comércio com a montra voltada para a rua, assim como duas entradas para o edifício: uma para os apartamentos (a azul na Fig.10) que se desenvolvem no piso dois até ao piso quatro, e outra que dá acesso ao piso um, onde funcionam escritórios (a amarelo na Fig.10); por sua vez, este piso liga à parte pública do edifício que se situa na cave, um pavilhão desportivo (a violeta na imagem), lado a lado com as garagens (a cinzento na imagem).

Como demonstrado este edifício tem inúmeros programas, dando assim às ruas que o circunda utilizadores, segurança, sendo o programa mais notável o ginásio, uma vez que utiliza uma zona do edifício muitas vezes negligenciada, dando-lhe um uso destinado a todos. A cobertura do pavilhão é também tratada de forma melhorar o resto do edifício em vez de se limitar a proteger os pisos inferiores, criando uma claraboia continua sobre o corredor de distribuição para os escritórios e como jardim visual para os moradores do solid 18#.



O JARDIM

As cidades não podem ser apenas feitas de betão, alcatrão e calçada. As cidades precisam de espaços de recreio e lazer onde as crianças possam brincar, os idosos jogarem às cartas e os casais namorarem. É preciso espaço para a cidade respirar, libertar-se dos edifícios e se estes espaços possuírem árvores, sebes, flores, só tornarão esse espaço mais saudável e apetecível.

A importância da árvore na cidade prende-se por vários aspetos, uns funcionais, outros visuais. Os funcionais são aqueles que tanto se têm debatido ao longo dos anos como a renovação do ar, sombreamento e proteção sonora para o edificado. Na realidade esses são os aspetos menos importantes da árvore na cidade, segundo Cabral e Telles (2005), pois a árvore ajuda a contrabalançar o artificialismo presente no meio urbano que prejudica a saúde psicossomática da população assim como a valorizar as proporções do edificado.

"Quanto mais a cidade conseguir mesclar a diversidade de usuários do dia-a-dia ruas, mais a população conseguirá animar e sustentar com sucesso e naturalidade (e também economicamente) os parques bem-localizados, que assim poderão dar em troca à vizinhança prazer e alegria, em vez de sensação de vazio" (Jacobs, 2009, p.121)

Tal como nas ruas, a diversidade de usuários junto a um jardim beneficia-o, dando-lhe mais segurança ao introduzir um maior número pessoas nesse espaço, fazendo com que as pessoas que visitam as lojas visitem também os jardins, pois um jardim deve ser usado e percorrido em vez de ser apenas disfrutado como um elemento visual. As residências também ganham com os parques e vegetação, obtendo melhores vistas, mais sossego, melhor ar e proximidade com o espaço de recreio.

Dito isto, neste subcapítulo trata-se de duas tipologias de espaço arborizado para a zona da proposta nas Avenidas Novas. A primeira é o parque de lazer e recreio, o segundo é o jardim semiprivado.

O primeiro, o parque, aborda um contrassenso. Trata-se de devolver à cidade um espaço que foi perdido para passar a linha férrea, construindo por cima dela uma plataforma por onde passa a já falada nova avenida e criando um parque de lazer e recreio. Esta não é uma solução inovadora, visto que em Lisboa, por exemplo, onde a linha férrea cruza a Avenida de Roma, existe uma plataforma que dá lugar a um campo de futsal. No entanto, uma solução mais próxima será aquela que é usada várias vezes ao longo da Autoestrada do Maresme em Barcelona, com a diferença de que na cidade espanhola funciona uma autoestrada por debaixo da plataforma e na solução aqui apresentada funciona uma linha de comboio.

Esta solução permite assim devolver terreno à cidade, utilizando o terreno envolvente para edificação e a plataforma criada para um parque. Esta plataforma tem um comprimento de 446 metros, conseguindo elevar-se 8 metros acima da linha férrea. Esta diferença de cotas é dissimulada através dos novos quarteirões propostos, sendo essa diferença apenas assumida no lado norte junto à ponte pedonal que liga o Bairro do Rego à restante freguesia, e no lado sul junto ao Hospital Curry Cabral. No lado norte onde a diferença é assumida, o espaço em frente à parede é ocupado com uma densa arborização, escondendo a parede e criando umas escadas e uma rampa que ligam à plataforma. No lado do Hospital Curry Cabral, a parede é assumida, sendo usada alguma vegetação ao longo dela. Estas duas paredes de betão, apesar de serem de grandes dimensões, têm a vantagem de criar uma barreira acústica, um grave problema constatado aquando da visita à área de estudo, permitindo assim que o edifício hoje hospital, seja mais tarde reusado para uma função cultural. A plataforma ainda tem acesso por duas línguas que descem da plataforma até à Avenida 5 de Outubro, uma de cada lado, apresentando uma barreira verde que separa visualmente e protege o transeunte em relação à linha férrea.

O outro tipo de jardim é o do interior do quarteirão, que pretende ser mais intimista e melhorar a qualidade de vida de quem habita o quarteirão e de quem o visita, podendo ser semiprivado ou privado. Este ainda tem a vantagem de permitir criar na cidade zonas permeáveis à água (um problema cíclico mas bem visível no inverno passado), uma vez que Lisboa se encontra demasiado impermeabilizada, não criando pontos para a água da chuva se poder infiltrar no solo.

CASOS DE ESTUDO - CAMPO DE FUTSAL NA AVENIDA DE ROMA, LISBOA, PORTUGAL

No cruzamento entre a Avenida de Roma e a linha férrea surgiu em Lisboa um equipamento onde se pode jogar futsal e outros desportos ao ar livre, tendo sido criado num terreno considerado grátis para a cidade, pois localiza-se num sítio já ocupado pela linha férrea. Criando esta plataforma que sobrevoa a linha, criou-se mais cidade, numa malha já consolidada, dando às pessoas lazer e mais conforto a quem passa na avenida e a quem ali vive, uma vez que a laje do campo de jogos funciona como uma barreira acústica.



FIG. 11 CAMPO DE FUTSAL NA AV. DE ROMA (GOOGLE EARTH, 2015)

CASOS DE ESTUDO - AUTOESTRADA DO MARESME, CATALUNHA, ESPANHA

A autoestrada de Maresme, situa-se na Catalunha, em Espanha, e ganha aqui destaque devido às soluções empregues aquando do cruzamento com outras vias.

Esta autoestrada passa por zonas urbanas, lado a lado de habitações mas numa cota inferior. De forma a que o corte no tecido urbano provocado pela via seja minimizado, a cidade avança sobre a autoestrada, criando ao longo da sua extensão uma rede de variadas pontes, túneis e plataformas, em que estas últimas são utilizadas quer como ruas à cota das habitações quer como jardins.

Com estas plataformas consegue-se ter uma continuidade urbana, consegue-se esconder uma autoestrada que esventrava a cidade, poluindo-a a todos os níveis, transformando assim o que era mau em bom, dando à cidade novos espaços de lazer em vários pontos, em vez de criar um enorme vazio.

Nas imagem abaixo (Fig. 12 e Fig. 13) estão as fotos aéreas de apenas dois deles, o primeiro com cerca de 700 metros de comprimento e o segundo com cerca de 300 metros, tendo estes sido escolhidos por serem as soluções mais próximas daquilo que se pretende para a plataforma das Avenidas Novas.



FIG. 12 PARQUE 1 SOBRE A AUTOESTRADA DO MARESME (GOOGLE EARTH, 2015)



FIG. 13 PARQUE SOBRE A AUTOESTRADA DO MARESME (GOOGLE EARTH, 2015)



CAPÍTULO IV - EDIFÍCIO

FIG. 14 IMAGEM DO CANTO SUDOESTE (AUTOR, 2015)

A SOLUÇÃO

O quarteirão que é desenvolvido neste projeto, é o quarteirão que faz a esquina Este entre a Avenida de Berna e a nova avenida aqui introduzida. Foi escolhido este quarteirão para ser desenvolvido devido à sua importância na malha da cidade, tendo duas fachadas viradas para duas avenidas principais e tendo uma relação programacional com o parque de estacionamento criado por de baixo da nova avenida.

Este quarteirão apresentava um desafio projetual quanto às diferenças de cotas, criadas pela nova avenida, sendo resolvidas de forma a criar relações entre o edifício, a rua e o interior do quarteirão.

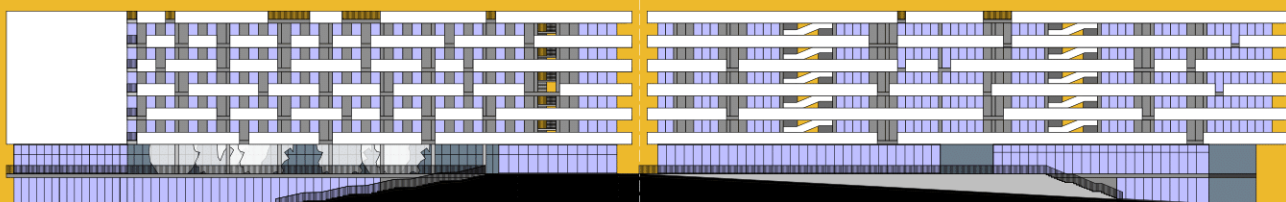
Tendo em vista todos os assuntos abordado até agora, neste edifício tenta-se aplicar essas ideias e soluções para a resolução de prolemas que vão desde o envelhecimento populacional, às questões sociais, à segurança das ruas e ao aproveitamento do interior do quarteirão. Para esse efeito o edifício possui lojas, escritórios, habitação de custos elevados, habitação de custos controlados e residência assistida para idosos.

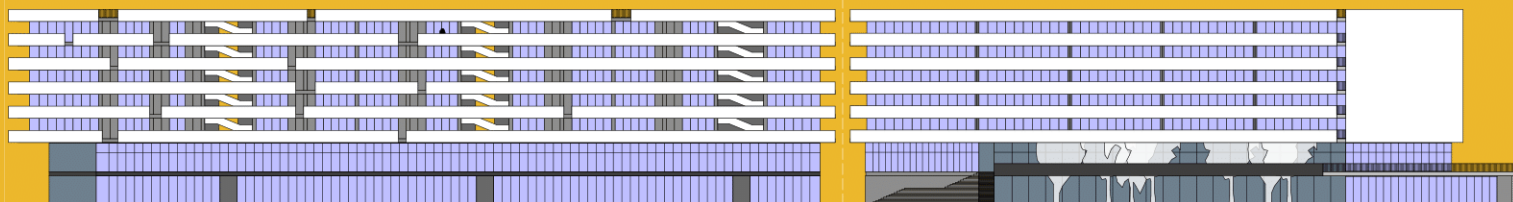
Arquitetonicamente o edifício-quarteirão é composto por cinco volumes. O primeiro e mais notável, onde funcionam as áreas residenciais, é composto por cinco pisos, indo do segundo até ao sétimo piso, fazendo as quatro faces do quarteirão, formando assim um anel que paira acima do espaço público e assenta nos outros volumes. Nas faces que se encontram a Sul e a Oeste, funcionam os apartamentos de custos elevados uma vez que são as fachadas que se viram para as avenidas principais. A face Norte é onde funcionam os apartamentos de custos controlados. A Este localiza-se a habitação assistida para idosos. A fachada deste anel tem uma linguagem semelhante, mas que vai sendo alterada conforme o programa que este alberga, sendo que na fachada do residência assistida para idosos as varandas são lidas como algo contínuo assim como a fachada toda em vidro, que rodando no sentido dos ponteiros do relógio, vai abrindo intervalos entre as varandas e criando zonas cegas na fachada, revestidas com a pedra calcária azul-valverde, originária do distrito de Lisboa.

Chegando à fachada da habitação de custos controlados, as varandas são interrompidas mais vezes e as janelas são muito mais pequenas. Para rematar entre a zona em que as varandas são bastantes interrompidas e que as varandas são contínuas, a fachada é toda revestida no mesmo material que as varandas, chapa perfurada branca, criando no canto nordeste uma pele branca, que durante a noite deixa transparecer o que se passa por detrás dela, uma fachada em vidro que protege um espaço único de sete pisos onde se desenvolve um jogo de escadas.

Os outros quatro volumes distribuem-se pelas quatro faces do edifício-quarteirão, nos pisos inferiores, criando zonas abertas para o interior do quarteirão, que se transforma num local público de passagem, permitindo a qualquer transeunte atravessar o seu interior, encontrando-se também aí dentro as entradas para os apartamentos e para a residência assistida bem como um jardim de uso público. Esses quatro volumes em muito se distinguem das fachadas residenciais, pois são inteiramente em vidro de modo a criar a ilusão de que o anel residencial suportado por eles se encontra a pairar. E na verdade os braços do quarteirão no lado Este e no lado Norte encontram-se suspensos sobre o “vazio”: no lado Este, através de duas treliças de 15 metros de altura ocultas no interior do edifício, conseguindo um vão livre de 56 metros no exterior, abrindo assim dois pisos sob a residência assistida e criando continuidade do jardim deste quarteirão para o jardim do quarteirão seguinte; e o braço do lado norte é suportado por uma floresta de pilotis num piso vazio.

FIG. 15 ALÇADOS DO EDIFÍCIO (AUTOR, 2015)





1:1000

LOJAS, ESCRITÓRIOS E ESPAÇO PÚBLICO

O rés-do-chão e o primeiro piso do edifício funcionam em quarteirão semi-aberto: vazado no seu lado Este, à cota da Avenida de Berna e no lado Norte, à cota do primeiro piso, onde é feita a entrada para dentro do quarteirão para quem vem de Norte através da nova avenida-ponte (que devido à sua inclinação coloca o transeunte, neste ponto, um piso acima do nível da Avenida de Berna). Existirá ainda uma entrada estreita e afunilada, no gaveto da Av. de Berna com a Avenida-ponte, criando um eixo visual na direção da Fundação Calouste Gulbenkian para quem está dentro do quarteirão. Esta última entrada, apesar de ser a mais pequena, acaba por ser a mais dramática, mas no entanto é aquela que possivelmente será menos usada. As outras duas entrada pensa-se que serão mais usadas não apenas devido à sua extensão, mas também devido às relações visuais que provocam, mostrando-se como alternativas diferentes, evitando ter de contornar o quarteirão. A primeira consiste em utilizar as galerias que existem ao nível do primeiro piso e que dão acesso aos escritórios, tendo acessos junto da fachada das lojas da nova avenida, dois acessos por debaixo da habitação de custos controlados, um através de umas escadas que colmatam o passadiço no meio do quarteirão e que servem de miradouro do eixo visual da Fundação Calouste Gulbenkian, e outra na esquina ente a face Sul e a face Este. Outra opção é utilizar as escadas que existem por debaixo da habitação de custos controlados, que no piso inferior terminam junto de uma das entradas para o estacionamento público.

As lojas e os escritórios são pensadas de forma a terem duas montras, uma para a rua e outra para o interior do quarteirão, com acesso pelos dois lados, contribuindo assim para a segurança da rua e do interior do quarteirão.

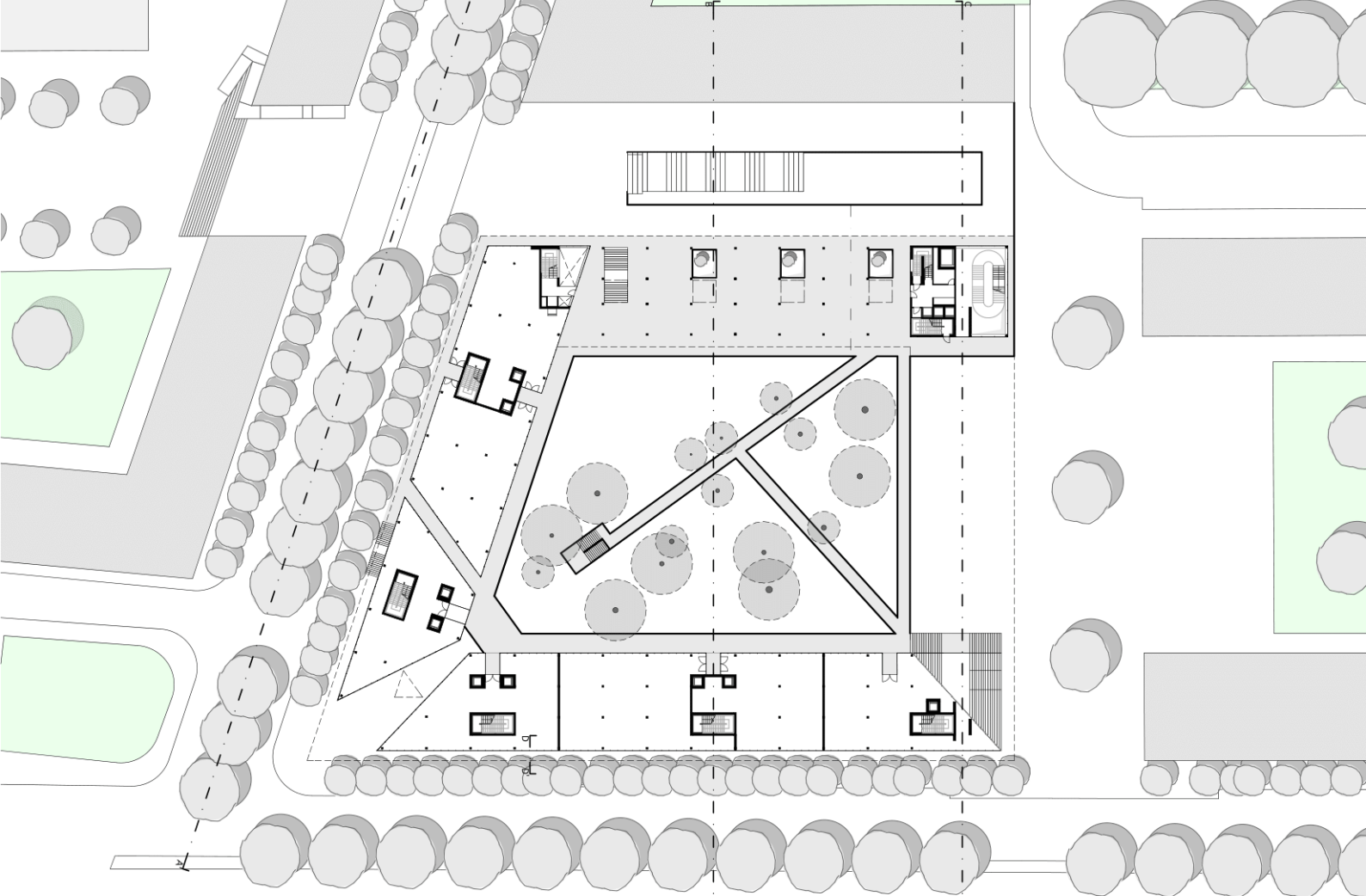


FIG. 16 PLANTA DO 1º PISDS (AUTOR, 2015)

1:1000

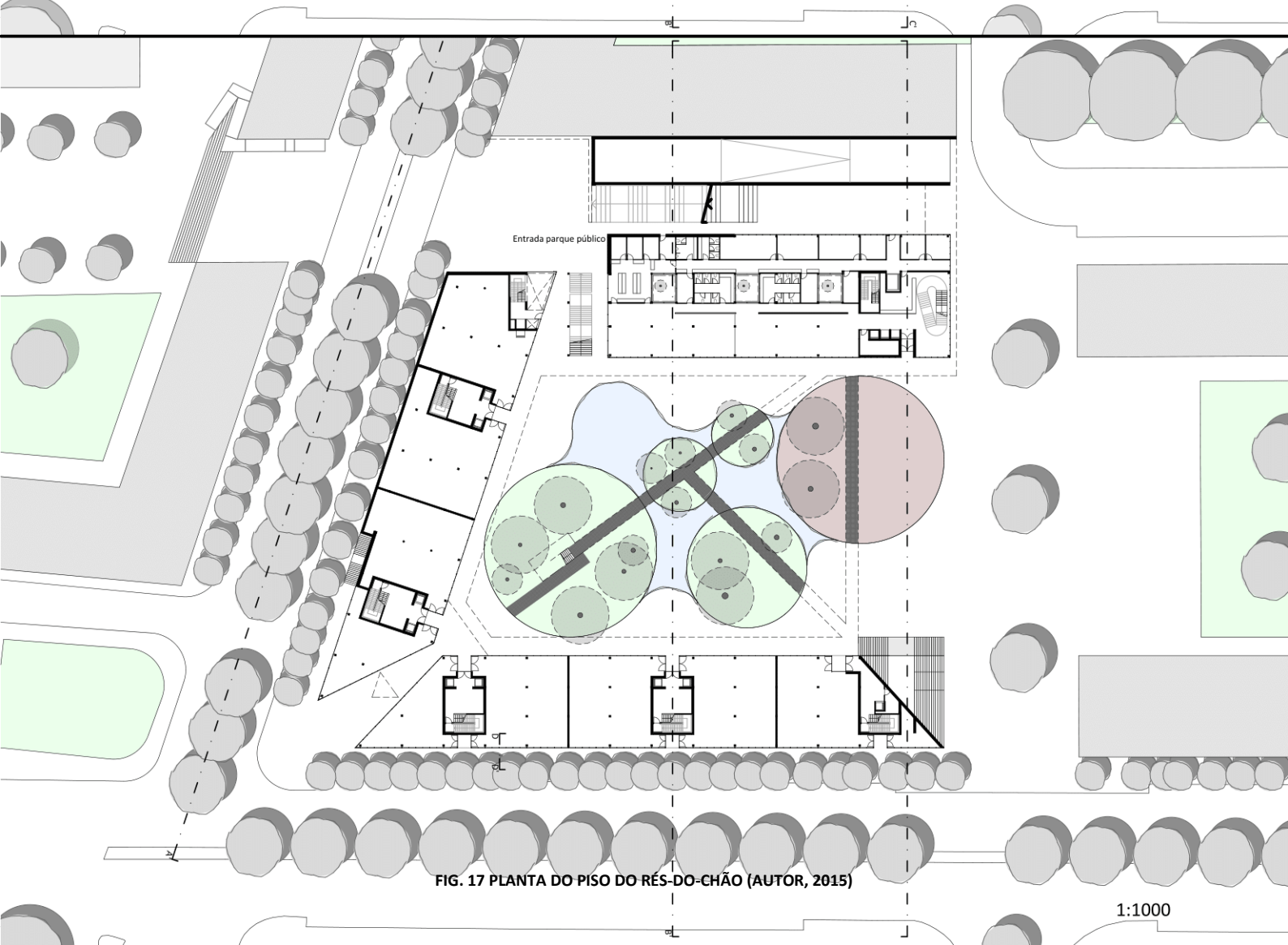


FIG. 17 PLANTA DO PISO DO RES-DO-CHÃO (AUTOR, 2015)

1:1000

HABITAÇÃO DE CUSTOS ELEVADOS

A habitação de custos elevados localiza-se nas faces do quarteirão com maior importância, a face da Avenida de Berna e a face da nova Avenida-ponte.

Existem nove apartamentos por piso, em que seis dos apartamentos têm uma área de 192 m² interior, um com 213 m², um com 130 m² e o outro com 200 m², multiplicando-se por cinco pisos, num total de quarenta e cinco apartamentos.

Os apartamentos são servidos por cinco caixas de escadas, em que quatro delas dão acesso a dois apartamentos por piso, à exceção da caixa de escadas mais a Sudeste que apenas dá acesso a um apartamento por piso mas que serve de escadas de emergência para a Residência Assistida. As entradas para os prédios são feitas no piso que se encontra à cota da Avenida de Berna, com entrada pelo interior do quarteirão, de maneira a que o interior do quarteirão seja obrigatoriamente usado por todos os residentes deste edifício, incluindo os residentes dos outros programas funcionais. Ao entrar no prédio, deparam-se com os elevadores, um de cada lado, e com as escadas no fundo de um átrio de espera, com aspecto sólido. Ao subir as escadas passa-se pelo piso 1 dentro de paredes (é um piso exclusivamente de escritórios e lojas), saindo no piso 2 no átrio das escadas que seguem para os restantes pisos. A partir no piso 2 toda a área de acesso aos apartamentos é exterior, tendo um vazio em todos os pisos no lado do interior do quarteirão, delimitado pelas varandas que criam elementos horizontais, acontecendo o mesmo do lado do exterior do quarteirão, com a diferença em que o espaço vazio é agora preenchido pelas escadas.

A entrada para os apartamentos (Fig. 18) é feita a partir de uma larga porta de madeira pivotante com 1,5 m, dando para um hall de entrada onde existe um armário que serve de bengaleiro. Daqui entra-se para o centro de uma sala rectangular, em que as duas extremidades são totalmente envidraçadas com 4 panos de janelas de correr que vão até ao teto enquanto que uma das paredes longitudinais é revestida em pedra semelhante à fachada e a parede oposta é ocupada com armários e estantes que ocupam todo o pé-direito de 2,7 m. O lado esquerdo é a sala de estar, enquanto que o lado direito é a cozinha e sala de jantar, sendo que a banca da cozinha e a mesa



FIG. 18 PLANTA DO APARTAMENTO TIPO DE ALTO CUSTO (AUTOR, 2015)

1:100

de jantar formam uma peça única em madeira. Deste espaço imenso, tem-se acesso a às varandas, à lavandaria, à dispensa e ao hall de entrada dos quartos.

As varandas são diferentes em todos os pisos, podendo ser contínuas entre sala e quartos ou não, e até parecendo contínuas entre fogos embora estejam separadas por buracos na laje que impedem que se passe entre os fogos, como acontece nas Top Towers do gabinete Königsberger Vannucchi Arquitetos Associados, em São Paulo (Fig.25) . A lavandaria assemelha-se a uma zona exterior uma vez que possui ventilação natural uma vez que a fachada, que é feita com o revestimento de pedra em régua de 10 cm de largura, passa a ter aqui régua de 9 cm deixando uma folga de 1 cm para deixar assim circular o ar, fazendo-se o acesso à lavandaria através do armário da cozinha. A dispensa fica junto à lavandaria e a sua entrada é através de duas portas também integradas no armário da cozinha.

No corredor de acesso ao hall dos quartos localiza-se a casa de banho de serviço. Ao chegar ao hall, vê-se um espaço retangular com paredes laterais em madeira, sendo na realidade as portas para os quartos, mas que se encontram dissimuladas, sem guarnição. Os quartos são três, todos eles com casa de banho privativa. Nos dois quartos mais pequenos a porta da casa de banho está dissimulada nas portas dos armários, fazendo parecer tratar-se de um volume em madeira dentro do espaço estucado e branco. No *master bedroom*, ao entrar-se vê-se um *walk-in closet* com armários dos dois lados, terminando numa janela da fachada que deixa entrar luz natural. A casa de banho do *master bedroom* é a casa de banho acessível do apartamento, com dois lavatórios, banheira, duche e com a sanita e o bidé em divisão autónoma.

Os materiais de pavimento utilizados no apartamento são apenas três com o predomínio do soalho de madeira maciça, utilizando-se deck de madeira nas varandas e pedra lioz nas casas de banho e na lavandaria. A pedra lioz é também o material usado no pavimento das áreas comuns de circulação do prédio.

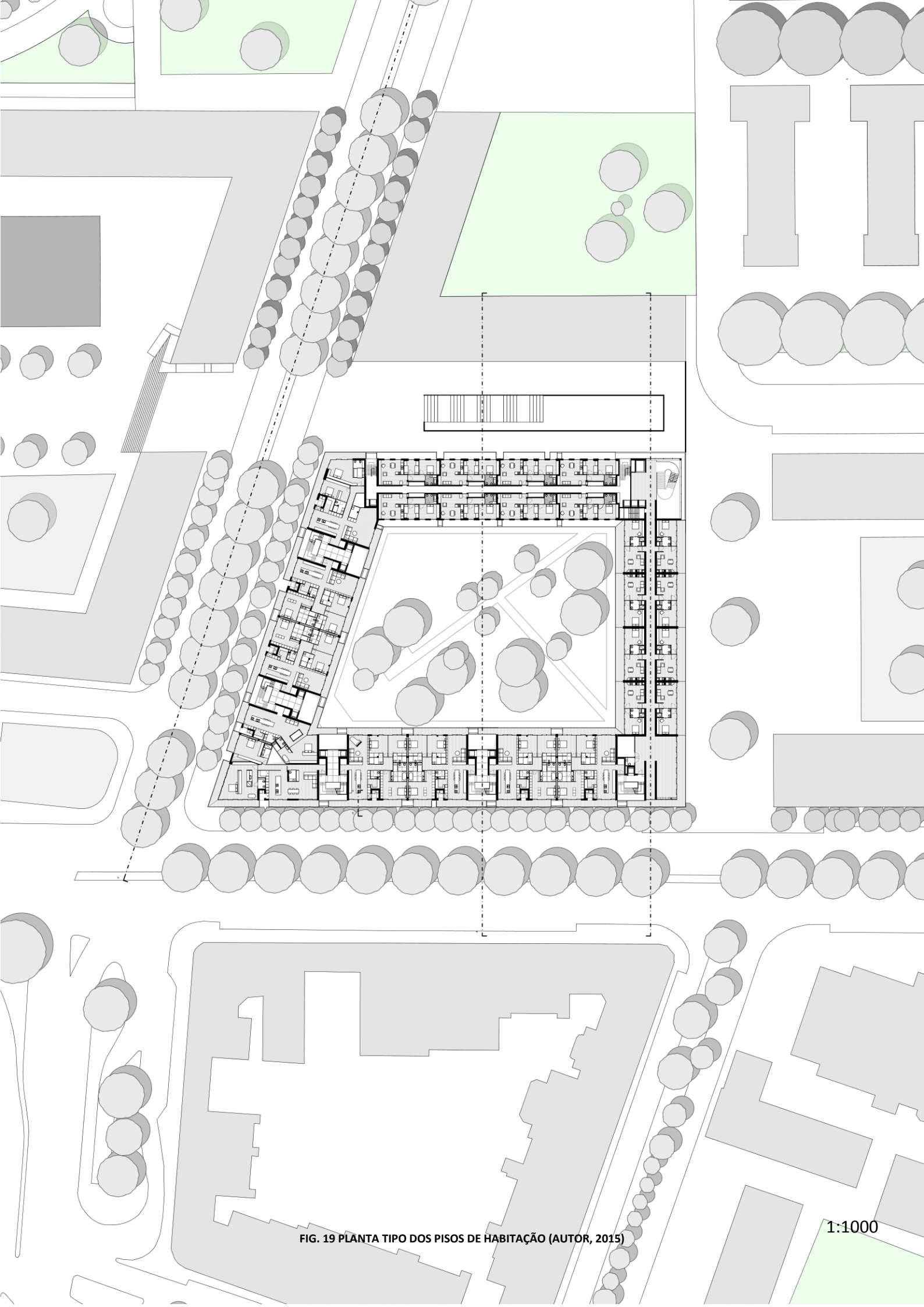


FIG. 19 PLANTA TIPO DOS PISOS DE HABITAÇÃO (AUTOR, 2015)

1:1000

HABITAÇÃO DE CUSTOS CONTROLADOS

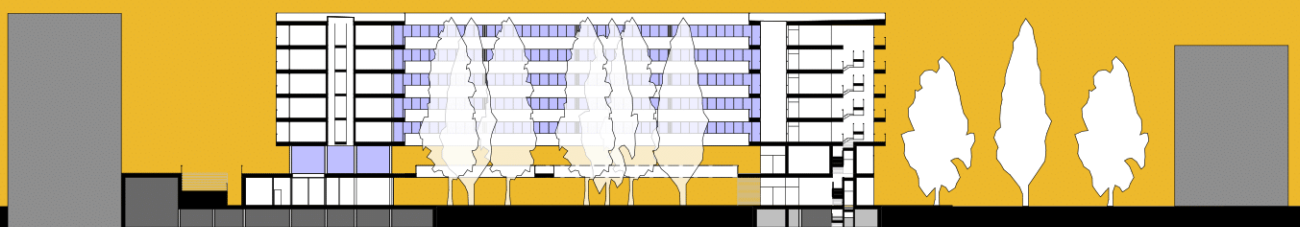
O esquema interior quer dos apartamentos de custos controlados, quer do percurso para se lhe chegar, é completamente diferente do utilizado na habitação de alto custo.

Para começar, uma das medidas foi criar apenas duas caixas de escadas e elevadores, uma em cada ponta do prédio, para servir oito apartamentos por piso, dando um total de quarenta apartamentos, com três entradas (duas no piso 1 e uma no piso do rés-do-chão). Ao chegar ao piso dos apartamentos, o morador deparar-se-á com um corredor interior com 55 m de comprimento, por onde se tem acesso ao apartamento.

O apartamento T2 (Fig. 21), com 67 m², apenas tem uma fachada, por isso para assegurar a ventilação cruzada, foram criados no corredor quatro poços de luz que furam verticalmente o edifício, permitindo que o corredor tenha luz e ventilação natural permanente. Ao entrar para o apartamento deparamo-nos com uma pequena área de hall de entrada, em que de um lado está a sala e a cozinha (juntas de forma conseguir utilizar o mesmo espaço para dois programas) e do outro lado está a porta de acesso aos dois quartos e à única casa de banho (que é acessível).

Nestes apartamentos os vãos são muito mais pequenos, com apenas 1,25 m de largura. Os pavimentos a usar são: soalho flutuante de madeira na sala e quartos, mosaico cerâmico na casa de banho e pintura epóxi na varanda e acessos comuns do prédio (por razões de durabilidade e manutenção).

FIG. 20 CORTE B (AUTOR, 2015)



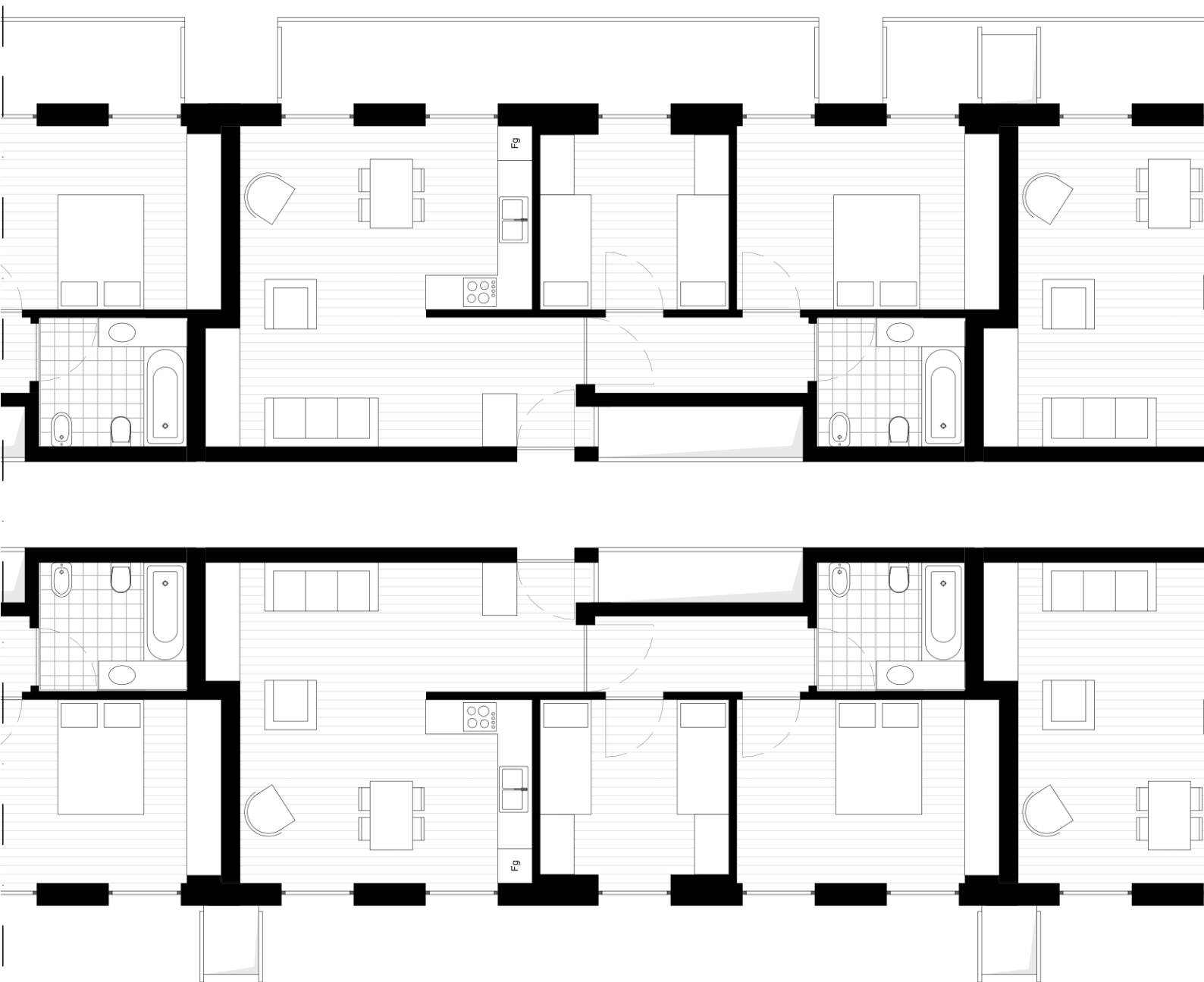


FIG. 21 PLANTA DO APARTAMENTO TIPO DE CUSTOS CONTROLADOS (AUTOR, 2015)

1:100

HABITAÇÃO PARA IDOSOS, RESIDÊNCIA ASSISTIDA

Como já referido, o envelhecimento populacional é uma realidade que deve ser pensada nas nossas cidades. Nessa medida, procurou-se conceber um edifício híbrido em que várias funções são conjugadas de forma a criar vários tipos de vivências, promovendo a inclusão social também da terceira idade.

Os complexos residenciais para a terceira idade devem proporcionar um conjunto de serviços, condições especiais e atividades para os idosos. Esses serviços são introduzidos no rés-do-chão no lado Norte do quarteirão, atendendo a que no lado Este do edifício o rés-do-chão e primeiro pisos foram suprimidos para criar um quarteirão semi-aberto.

Segundo a OMS (2007), existe a necessidade de criação de pequenos espaços verdes junto dos idosos, mais tranquilos que os parques fervilhantes de pessoas a correr e pedalar. Esta é uma das razões que levou à criação do pequeno jardim, já referido, que se encontra no interior do quarteirão. Portanto fazia todo o sentido que a zona social da residência assistida estivesse relacionada com este jardim no interior do quarteirão, razão pela qual essa zona se situa no piso do rés-do-chão, mas no lado Norte do edifício (sob o edifício de habitação de custos controlados) beneficiando da exposição solar a Sul (Fig. 22). Visto que a residência assistida funciona em duas faces diferentes (Norte e Este) do edifício-quarteirão, os acessos verticais têm que se juntar no único sítio em que as duas faces se cruzam, o canto Nordeste do edifício.

A entrada principal situa-se portanto neste canto Nordeste, na zona dos pisos vazados do lado da residência assistida, centrada com o edifício. Ao entrar deparamo-nos de frente com a receção, à esquerda os elevadores, e à direita a peça escultórica do edifício: trata-se de uma escadaria, que se apresenta isolada no meio de um vazio com pé-direito total de sete pisos. Os seus lanços alteram-se em cada piso, criando aqui uma “peça dançante” por onde se pode subir para os pisos habitacionais da residência assistida, observando a cidade que se apresenta do outro lado do vidro e da chapa perfurada.

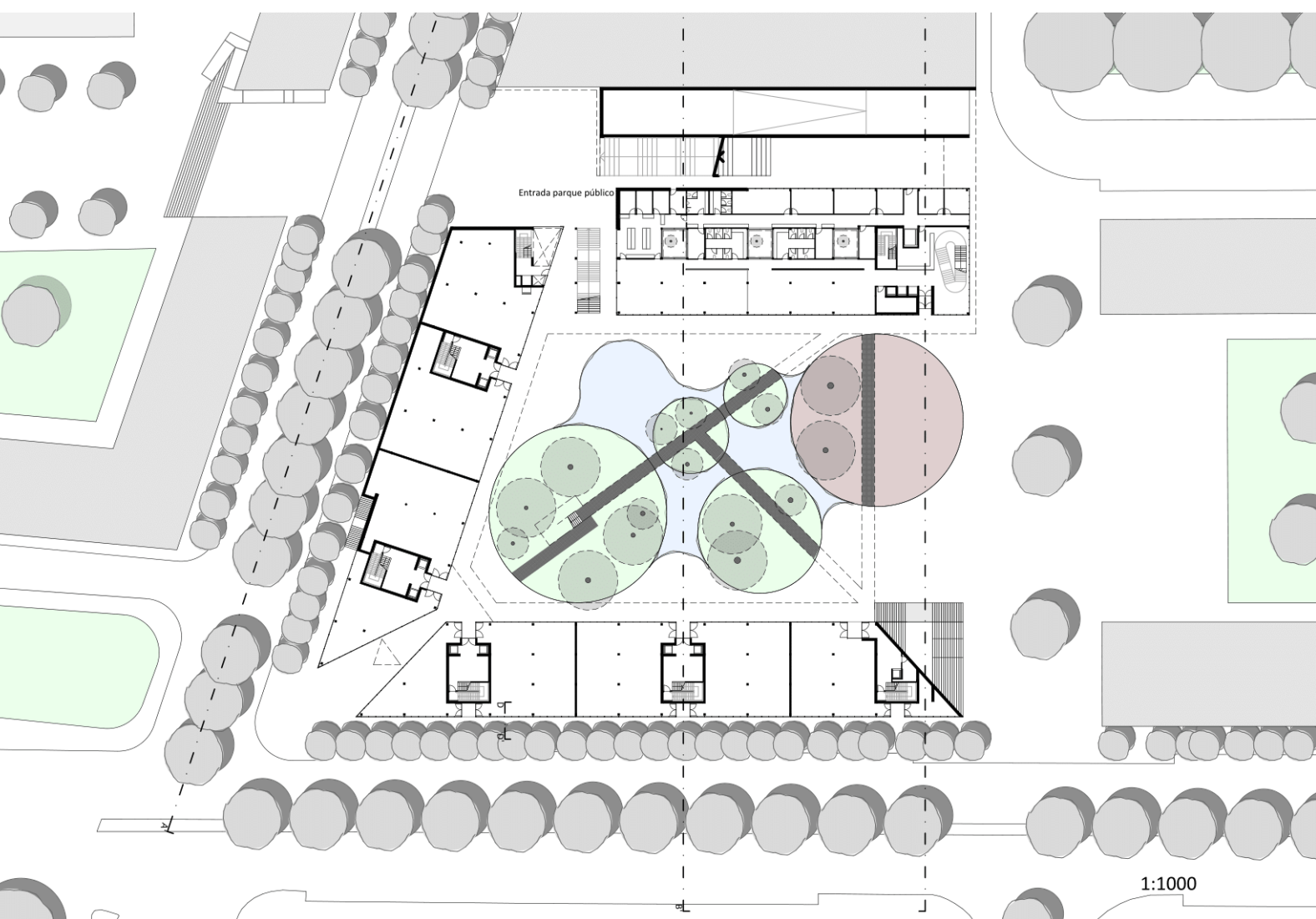


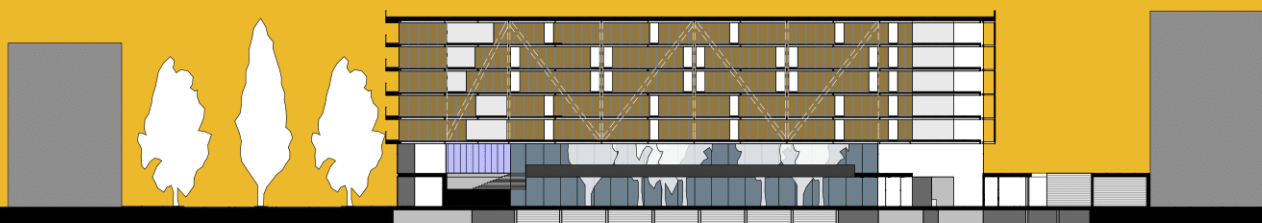
FIG. 22 PLANTA DO PISO DO RÉS-DO-CHÃO (AUTOR, 2015)

Voltando à recepção, pode-se falar em dois circuitos, o social e o de serviços. O social é bastante simples, resume-se a uma sala de estar com cerca de 140 m² com panos de vidro virados para o jardim que se encontra no interior do quarteirão, seguida da sala de jantar, novamente com cerca de 140 m² e com vista para o interior do quarteirão, que é acedido através de um corredor que passa por trás das duas salas e que no seu decorrer dá acesso às duas casas de banho gerais e a três pátios internos. Da sala de jantar tem-se acesso à cozinha, fazendo já parte do circuito de serviços. A cozinha é constituída por um grande espaço com as várias zonas regulamentares, incluindo sala de carnes, sala de peixes, despensa e sala do lixo que tem acesso ao exterior. Da cozinha passa-se para um imenso corredor que dá acesso às várias áreas de pessoal e administrativas referidas na portaria 67/2012 de 21 de março. Este corredor dá ainda acesso ao monta-cargas necessário nos trabalhos recorrentes da residência assistida e em caso de emergências estando logo em frente à saída de serviço da residência assistida, mas com uma ligação à recepção.

Os cinco pisos superiores da residência assistida são fruto de um imenso esforço estrutural, pois são cinco pisos que pendem no ar com um vão livre de 55 metros.

A planta destes pisos é simples (Fig. 23), com um corredor central de 2 metros que termina numa janela para boa iluminação natural, em que ao percorrer-se os apainelados em madeira se encontram reentrâncias que marcam as portas dos quartos. Este corredor é repetido em todos os pisos porque é nas paredes dele que se escondem duas treliças em aço (apoiadas nos extremos do edifício) que permitem vencer o imenso vão.

FIG. 23 CORTE C (AUTOR, 2015)



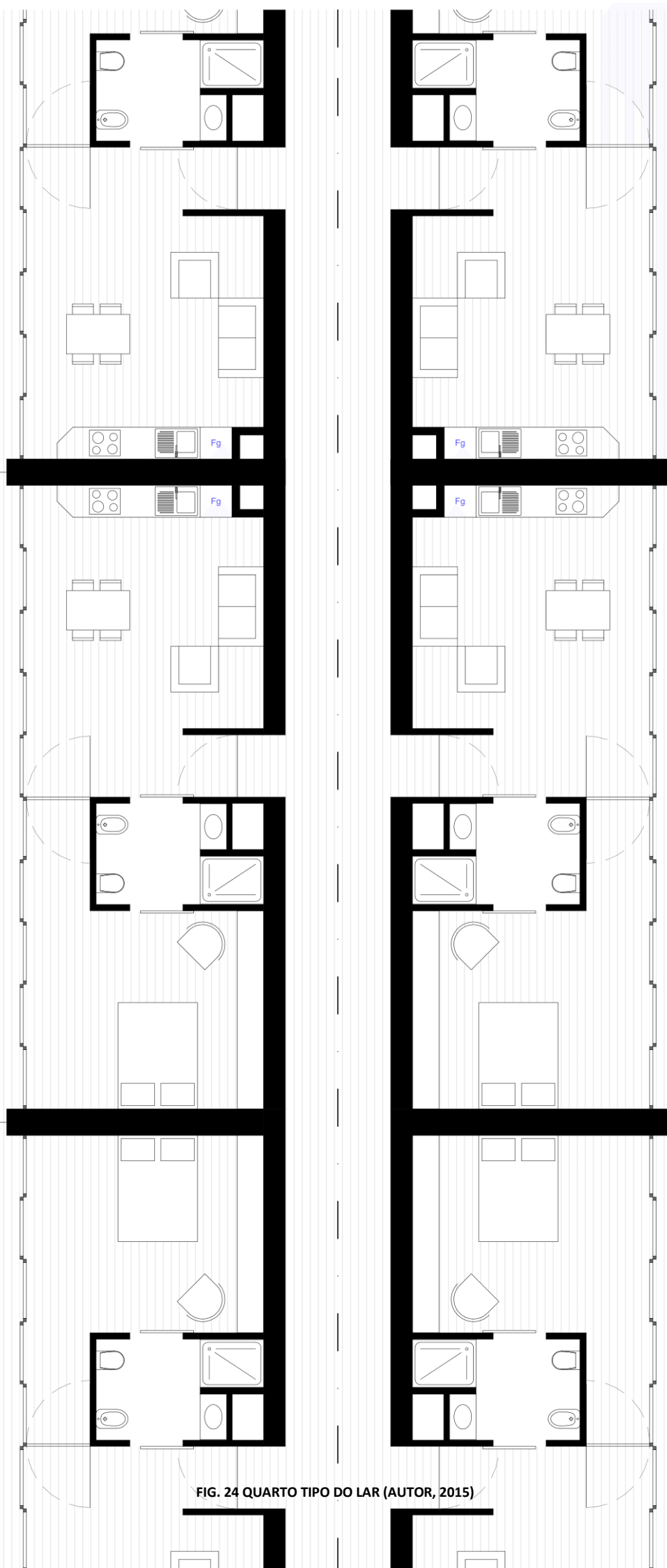


FIG. 24 QUARTO TIPO DO LAR (AUTOR, 2015)

Apesar de haver cinco pisos, há apenas três tipos de apartamentos. As três configurações têm como elemento comum uma sala de primeiros socorros, um w.c. de uso geral e uma sala de estar, mas o resto do programa e do espaço é diferente. No piso 2 e 3, o tipo habitacional é de apartamentos, uma cozinha e sala, uma casa de banho acessível e um quarto, possuindo um grande envidraçado que permitiria (no limite), se apetecer, puxar a cama para a varanda. É nas paredes de divisão deste fogos que vão aparecer novas treliças transversais que descarregam o peso das lajes colaborantes de todo o edifício para as duas grandes treliças longitudinais. No piso 4 e 5, a tipologia habitacional é alterada para quartos individuais (duplos se for casal) fazendo com isto um total de 48 unidades, com capacidade para até 96 idosos. O ultimo piso é apenas dividido por salas usadas para atividades.

"Temos muitas actividades sociais, podemos estar sempre ocupados ou simplesmente fechar a porta e não participar nas actividades, a escolha é nossa" (OMS,2007, p.34)

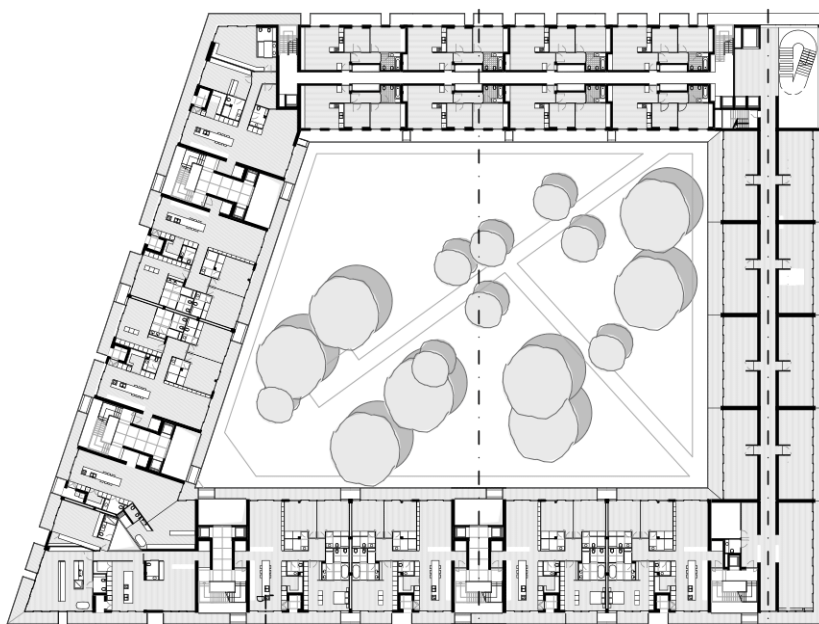


FIG. 25 PLANTA DO 6º PISO (AUTOR, 2015)

1:1000

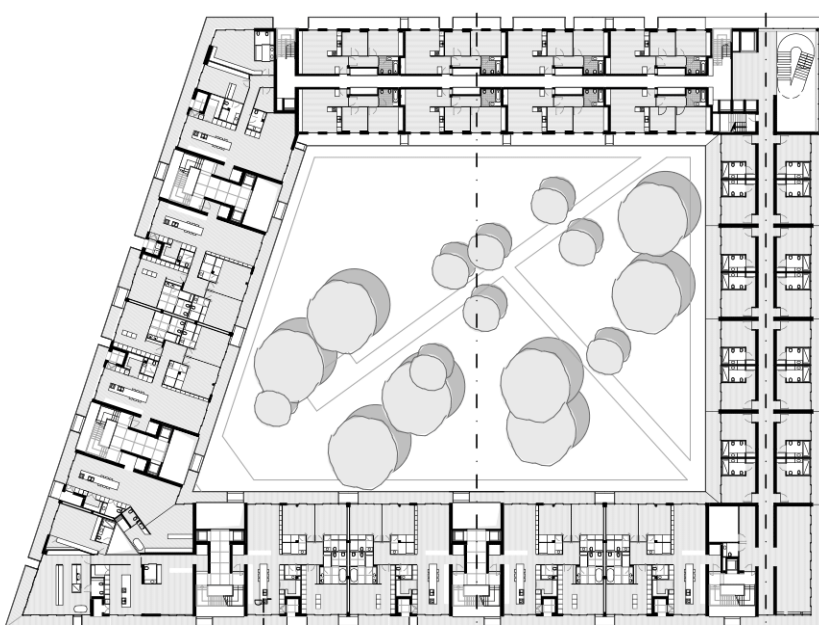


FIG. 26 PLANTA DO 4º E 5º PISO (AUTOR, 2015)

1:1000

CASOS DE ESTUDO - PARQUE TECNOLÓGICO EM ÓBIDOS, PORTUGAL

O Parque Tecnológico de Óbidos é uma obra de 2014 do arquiteto Jorge Mealha.

Embora o programa em nada tenha a haver com aquele que é desenvolvido neste Projecto Final de Mestrado, interessa-nos neste edifício a forma como ele forma um anel e depois se eleva no terreno deixando as pessoas passar por debaixo dele, indicando por onde passar e eliminando um limite entre espaço público e espaço privado.



FIG. 27 PARQUE TECNOLÓGICO EM ÓBIDOS (ARCHDAILY, 2015)

CASOS DE ESTUDO - TOP TOWERS, SÃO PAULO, BRASIL

O Top Towers são duas torres de escritórios em São Paulo, Brasil, projetadas pelo gabinete Königsberger Vannucchi Arquitetos Associados em 2008.

Este edifício aparece aqui como caso de estudo devido à sua fachada, que apesar de ter um programa diferente, adquire uma linguagem interessante ao utilizar um conjunto de varandas brancas que parecem ir-se desmaterializando pela fachada, criando nas zonas próximas à outra torre uma varanda contínua, que vão depois desaparecendo nas outras extremidades do edifício. Com as varandas o edifício consegue criar como que desmaterialização, fazendo-o parecer menos sólido, e com a horizontalidade, fazer com que o edifício seja menos alto e mais atarracado.



FIG. 28 TOP TOWERS (ARCHDAILY, 2015)

CASOS DE ESTUDO - SINT JANSKLOOSTER, HOLANDA; ANTINRI WINERY, ITÁLIA

Os dois casos de estudo aqui abordados são duas escadarias: uma da Antinri Winery, projectada pelos Archea Associatiem, na Itália e outra do Sint Jansklooster, projecto dos Zecc Architecten na Holanda.

Estas duas escadarias são referência para este projeto na medida em que elas são lidas no espaço como uma escultura. Torcem-se, dobram-se, viram-se e sobem, como uma magnífica escultura funcional que pretende deixar o seu utilizador deslumbrado e curioso com o seu desenrolar.

A primeira, em Itália, desenrola-se em volta de um pilar, desde uma cota inferior ao terreno, da zona das garagens, passando por um vazio e surpreendendo quem a suba, ao sair numa paisagem natural deslumbrante.

A segunda, na Holanda, desenvolve-se dentro de uma torre de água, utilizando estadas em tiro que sobem indo de parede a parede cruzando-se umas às outras quando olhamos para cima ou para baixo. No percurso das escadas encontram-se pequenos vão que deixam escapar pequenas frestas de paisagem.



FIG. 29 SINT JANSKLOOSTER (DIVISARE, 2015)

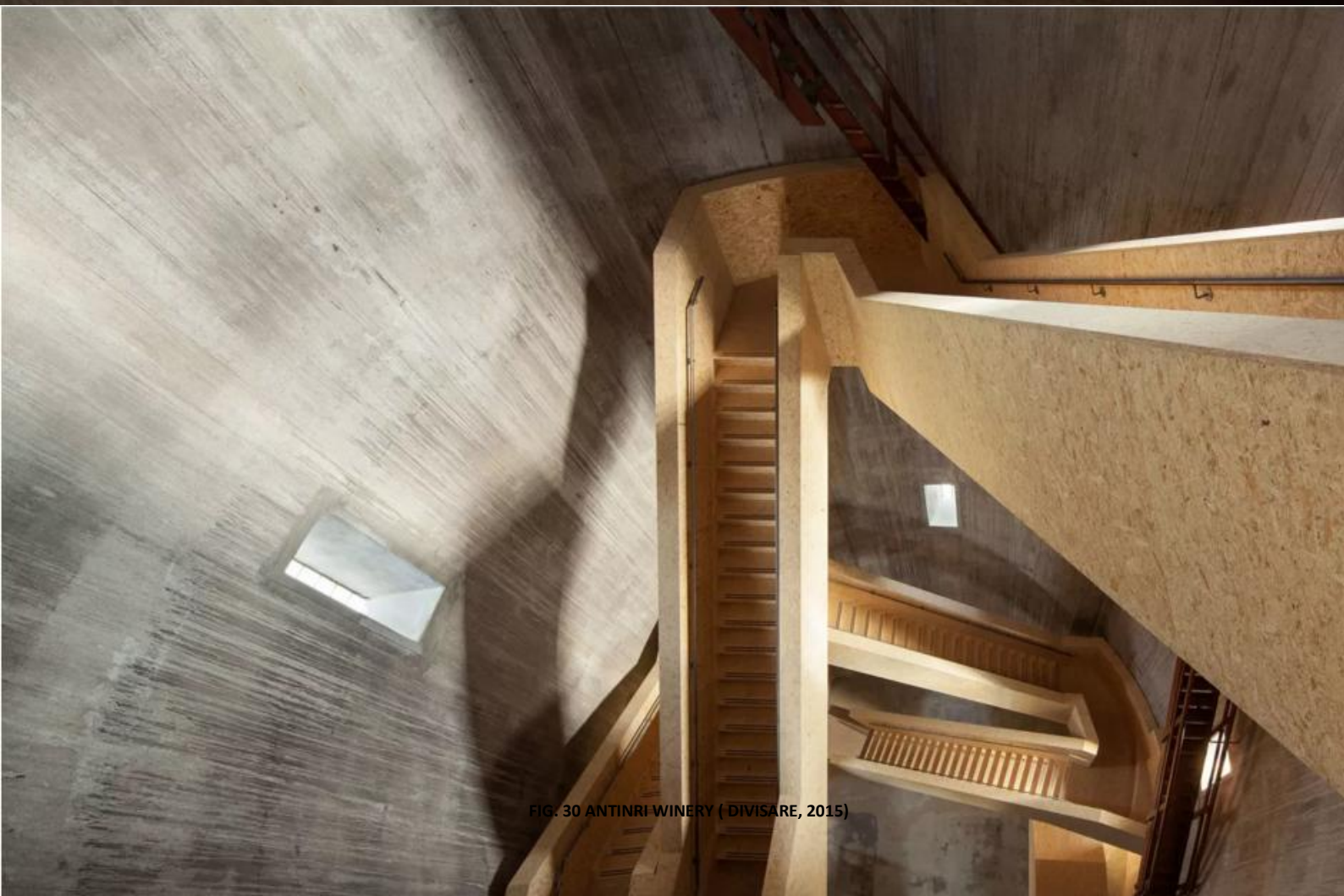
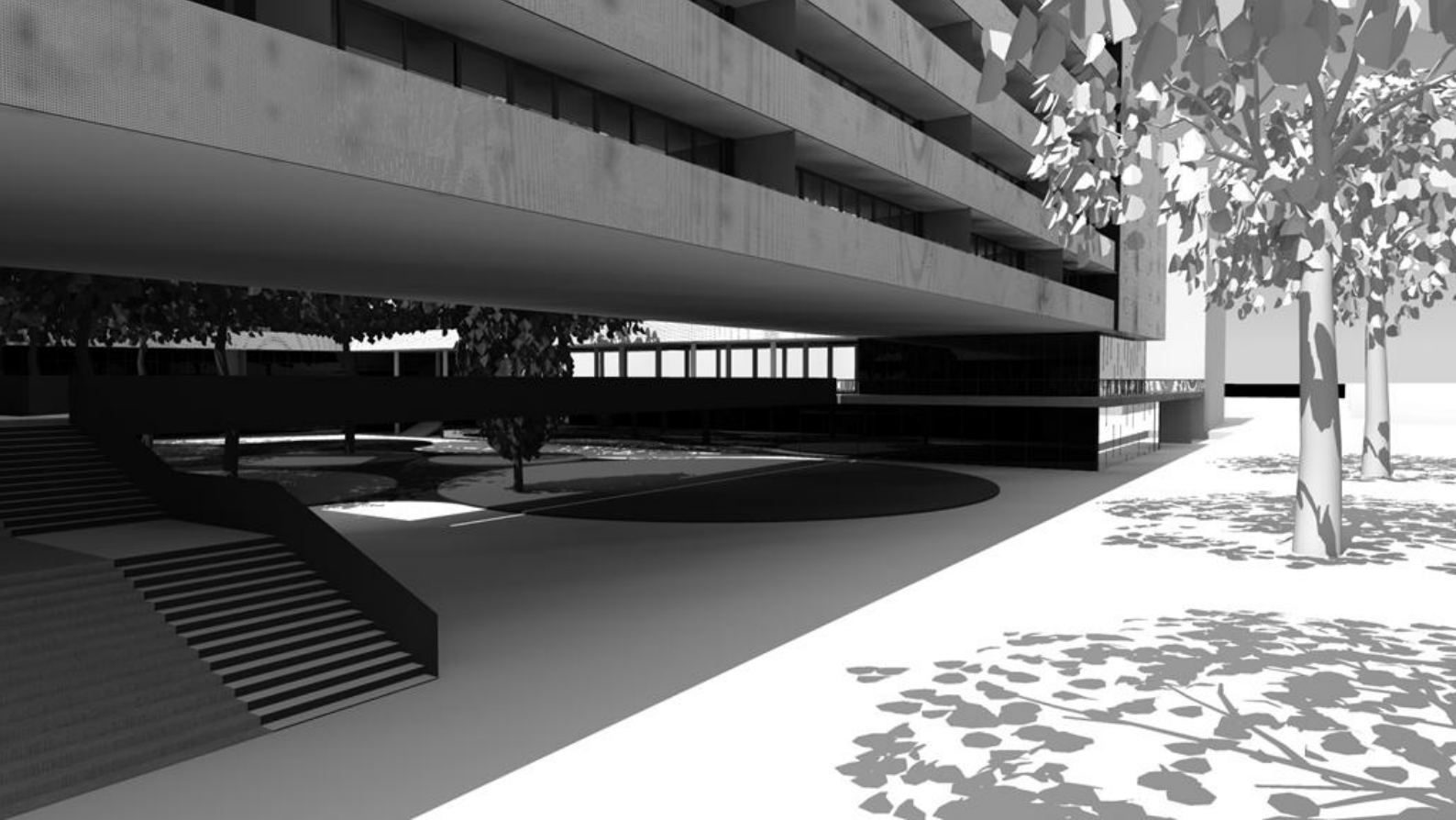


FIG. 30 ANTINORI WINERY (DIVISARE, 2015)



CAPÍTULO V - CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

A união do território, o espaço público e a sua segurança, a inclusão social, os jardins e os edifícios são elementos que moldam as paisagens que temos da cidade. Moldam a nossa percepção da cidade.

É essa paisagem do Bairro do Rego que aqui é alterada, sem que o bairro seja alterado, apenas alterando a ligação que este tem com a cidade, ultrapassando a barreira que a linha férrea representava.

Esse objetivo é conseguido, assim como o de criar a continuidade da malha urbana, seguindo uma logica de quarteirão, conseguindo assim criar uma coesão da malha urbana, complementado pelo parque criado na plataforma por de cima da linha férrea.

Também o edifício é conseguido graças à sua relação com o espaço público, deixando os transeuntes perfurarem o interior do quarteirão, e dar um novo espaço de recreio à cidade que melhora a qualidade de vida das habitações desse quarteirão.

A relação entre os vários programas propostos para o edifício-quarteirão é também conseguida, através da criação das várias tipologias habitacionais (a habitação de alto custo, a habitação de baixo custo, e a habitação da residência assistida), incluindo a parte social e de serviços da residência assistida, mantendo uma linguagem geral em todo o edifício, que fomenta a inclusão, conseguindo assim juntar num único espaço várias idades e classes sociais, sem que um seja mais que o outro.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV, (2008). *Spain Architects: Housing 1*, Barcelona: Manel Padura
- ANDRÉ, M. G. (2012), *Integração: Dualidades da arquitetura*, Tese de Mestrado, Universidade Católica Portuguesa: Centro Regional das Beiras
- CALVINO, I. (2015), *As cidades invisíveis*, Dom Quixote, Lisboa
- FRANÇA, J.A. (1989), *Lisboa: Urbanismo e arquitetura*, Lisboa: Biblioteca breve.
- GEHL, J. (2011), *Life between Buildings: using public space*, New York: Island press.
- JACOBS, J. (2009), *Morte e vida de grandes cidades*, São Paulo: Editora WMF Martins Fontes.
- LAMAS, J. M. R. G. (2004), *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- LYNCH, K. (1990), *A imagem da cidade*, Lisboa: Edições 70.
- OMS (2009), *Guia global das cidades amigas das pessoas idosas*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- PANERAI, P., CASTEX, J., DEPAULE, J., (2004) *Urban forms : the death and life of the urban block*, Oxford: Architectural Press / Elsevier.
- PER, A.F., MOZAS, J., ARPA, J. (2011), *This is hybrid: an analysis of mixed-use buildings by a+t*, Victoria-Gasteiz : a+t architecture.
- REGNIER, V. (2002), *Design for assisted living: Guidlienes for housing the phusically and mentally frail*, New York: Jhon Wiley & sons, inc.
- ROSA, M.J.V. (2012), *O envelhecimento da sociedade Portuguesa*, Lisboa, Relógio d'Água.
- SCHITTICH, C. ed.(2007), *Housinf for people of all ages*, Basel: Birkhauser.
- SERRÃO, A.V. (2011), *Filosofia da paisagem*, Lisboa: Centro de filosofia da Universidade de Lisboa.
- Revelarlx.cm-lisboa.pt, (2015). *RevelarLX*. [online] Available at: <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=1536> [Acedido a 10 Oct. 2015].

- Soares, M. (2015). *Freguesia das Avenidas Novas tem Avós do Coração para estudantes deslocados*. [online] PÚBLICO. Available at: <http://www.publico.pt/local/noticia/freguesia-das-avenidas-novas-tem-avos-do-coracao-para-estudantes-deslocados-1706242> [Acedido 12 Oct. 2015].
- Visitar-lisbon.com, (2015). *A História de Lisboa*. [online] Available at: <http://www.visitar-lisbon.com/lisboa/essencial/history.html> [Acedido 14 Oct. 2015].
- Km2.pt, (2015). *O nosso Km2*. [online] Available at: <http://www.km2.pt/> [Acedido 19 Oct. 2015].
- Cm-lisboa.pt, (2015). *Sítio da Câmara Municipal de Lisboa: História*. [online] Available at: <http://www.cm-lisboa.pt/municipio/historia> [Acedido 4 Oct. 2015].
- Aps-ruasdelisboacomhistreria.blogspot.pt, (2008). *RUAS DE LISBOA COM ALGUMA HISTÓRIA: RUA DO ALECRIM*. [online] Available at: <http://aps-ruasdelisboacomhistreria.blogspot.pt/2008/01/rua-do-alecrim.html> [Acedido 18 Oct. 2015].
- Monumentos.pt, (2015). *Monumentos*. [online] Available at: http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=11879 [Acedido 20 Oct. 2015].

ICONOGRAFIA

Fig. 1 https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/cc/b6/e2/ccb6e2a97912fc_b3_9d071ff8ca102c5.jpg , [Acedido a 28-10-2015].....	7
Fig. 2 http://3.bp.blogspot.com/-pkrCSUTeO90/Tas3DlIFZ9I/AAAAAAAAAKU/RziBvu851Y/s1600/capa_lxanteseagr.jpg [Acedido a 23-10-2015].....	25
Fig. 3 google earth [Acedido a 20-10-2014].....	25
Fig. 4 Autor, 2015.....	29
Fig. 5 Autor, 2015.....	34
Fig. 6 Autor, 2015.....	37
Fig. 7 https://toponimialisboa.files.wordpress.com/2013/11/rua-nova-do-carvalho.jpg [Acedido a 20-10-2015].....	39
Fig. 8 Google Earth [Acedido a 20-10-2015].....	39
Fig. 9 AAVV, 2008, p.15	44
Fig. 10 Per, 2011, p.41.....	45
Fig. 11 Google Earth [Acedido a 14-10-2015].....	48
Fig. 12 Google Earth [Acedido a 24-10-2015].....	49
Fig. 13 Google Earth [Acedido a 24-10-2015].....	49
Fig. 14 Autor, 2015.....	51
Fig. 15 Autor, 2015.....	54
Fig. 16 Autor, 2015.....	57
Fig. 17 Autor, 2015.....	57
Fig. 18 Autor, 2015.....	59

Fig. 19 Autor, 2015.....	61
Fig. 20 Autor, 2015.....	62
Fig. 21 Autor, 2015.....	63
Fig. 22 Autor, 2015.....	65
Fig. 23 Autor, 2015.....	67
Fig. 24 Autor, 2015.....	66
Fig. 25 Autor, 2015.....	69
Fig. 26 Autor, 2015.....	69
Fig. 27 http://images.adsttc.com/media/images/54b7/415f/e58e/ce61/b900/0055/large_jpg/PORTADA_Jorge_Mealha_PT05_P002.jpg?1421295954 [Acedido a 30-09-2015].....	70
Fig. 28 http://adbr001cdn.archdaily.net/wp-content/uploads/2011/12/1324393645_top_towers_03.jpg [Acedido a 30-09-2015].....	71
Fig. 29 http://divisare.com/projects/277648-stijn-poelstra-zecc-architecten-sint-jan-sklooster [Acedido a 28-10-2015].....	73
Fig. 30 http://divisare.com/projects/278140-archea-associati-pietro-savorelli-antinori-winery [Acedido a 28-0-2015].....	73

ANEXOS

